

Notes de la discussion théorique du 12 mars 2011

Tactique

En Cross Country, le but est d'assurer les plafonds pour aller le plus loin possible.

En compétition, c'est différent : peu importe la hauteur et la distance, le but est de passer la ligne d'arrivée le plus vite possible.

C'est donc une toute autre technique et il faut anticiper la hauteur nécessaire ainsi que la vitesse jusqu'à laquelle on peut aller pour espérer atteindre le goal en sécurité.

Condition physique

Son importance dépend beaucoup des pilotes : *par exemple un pilote Italien de 110 kg était très fort mentalement et ne faisait aucun sport et ne le dérangeait pas. A l'autre extrême certains doivent faire leur footing le matin avant la manche pour être bien.*

Il faut trouver comment cela fonctionne au mieux pour chaque pilote afin d'être au top à chaque manche.

A noter que la condition physique en parapente est généralement un facteur important contribuant à être au top mentalement pour une compétition.

Matériel

Lest

Les ailes de compétition sont déjà sensibles à des différences de PTV de 3 kgs. Il faut donc faire des tests avant la saison pour trouver la charge optimale suivant les conditions de vol.

Le poids est un paramètre qui peut s'avérer très bénéfique à moduler suivant les conditions de vol et il faut en décider avec une grande précision (*celui qui est trop lourd est au fond et celui qui est trop léger a des vracs et/ou avance moins que les autres*).

C'est pour ça que les compétiteurs volent souvent avec du lest : prendre une voile (un peu) trop grande permet de moduler plus qu'en étant pile au poids « optimal » sans eau.

A noter qu'il est très pratique de pouvoir vider son lest en vol (*par exemple lâcher du lest permet de se sauver d'un point bas*).

Instruments

Il est primordial en compétition de bien connaître le fonctionnement de ses instruments.

L'idéal est de jouer avec pendant l'hiver (*par exemple programmer des fausses manches*) pour être prêt aux premières manches de la saison.

Insérer une polaire dans l'instrument peut être bénéfique, mais rien ne sert d'être trop précis et d'avoir trop de points de la polaire.

Ceci servira à ce que l'instrument puisse calculer la vitesse idéale selon McCreedy.

Cependant ce chiffre est d'une importance modeste du fait qu'un parapente vole trop lentement pour que cela soit réellement efficace.

Il existe une autre théorie pour trouver la vitesse idéale, qui a été expliquée par Jörg Ewald dans le « Swiss Glider ».

Vous pouvez retrouver les articles aux liens suivants :

- http://www.shv-fsvl.ch/fileadmin/redakteure/PDFs/Swissglider/Archiv/2010/07/1007_40-45_SG_Sollfahrt.pdf
- http://www.shv-fsvl.ch/fileadmin/redakteure/PDFs/Swissglider/Archiv/2010/08/1008_48-53_SG_Sollfahrt_2.pdf
- http://www.shv-fsvl.ch/fileadmin/redakteure/PDFs/Swissglider/Archiv/2010/10/1010_46-49_SG_Sollfahrt_3.pdf

Il est très utile de noter la manche (noms des balises dans l'ordre) et de faire un schéma du parcours sur un bout de scotch collé à un endroit visible en vol. Cela servira surtout au cas où la route du GPS ne fonctionnerait pas.

Durant le briefing il convient de bien analyser la carte afin d'essayer de mémoriser la manche et les options tactiques expliquées au briefing

La compétition

Avant le décollage

Si le pilote ne connaît pas le coin où se tient la compétition, il est bon de se renseigner auprès de pilotes du coin.

Il convient cependant de faire la part des choses :

- Certains pilotes auront tendance à parler du jour où les conditions étaient les meilleurs. Dans ce cas il faut adapter ce qu'ils disent aux conditions : chercher dans leurs explications les faits utiles (*par exemple les endroits stratégiques où il est possible de remonter après un point bas*)
- D'un autre côté certains pilotes profiteront de cette occasion pour déstabiliser un concurrent. Ils feront par exemple cela en parlant d'un endroit très bon comme étant extrêmement dangereux, etc. afin de vous pousser dans un moins bon endroit et s'assurer une bonne place (Ce cas de figure est bien sûr plus rare mais il est bon de savoir que cela arrive).

Attention : certains pilotes essayent de mettre la pression, surtout à un confrère qui a bien volé la veille.

L'effet de ce genre varie selon les personnes : il peut soit les rendre plus fortes, soit les faire craquer sous la pression.

C'est dans ce genre de cas que l'entraînement mental prend tout son sens

Outre l'entraînement mental, il est très bénéfique de trouver une routine avant le start. Suivant les personnes cela peut consister à s'isoler avec de la musique pour faire de la visualisation, blaguer entre amis jusqu'au dernier moment, discuter en équipe de la manche à venir, etc.

Décollage

TOUJOURS être prêt quand la fenêtre va ouvrir.

Décoller dans les premiers est très important pour avoir le temps de sonder la masse d'air avant le start.

Aussi si c'est bon il faut en profiter et ne pas attendre que les conditions se dégradent.

Beaucoup de grands pilotes décollent tard et cela leur a coûté de nombreuses manches.

Dès qu'un pilote a décollé, manche est valide.

P.ex à une manche de coupe du monde quelques pilotes ont décollé et fait le plaf puis des nuages sont arrivés. Pleins étaient bloqués au fond et n'ont rien pu faire.

Aussi les jours stables il faut prévoir le temps nécessaire à faire le plaf et donc décoller assez tôt.

Ceci n'est évidemment valable que si on a le choix : quand le déco est exigü, les organisateurs décrètent parfois un ordre de décollage suivant le classement du jour précédent.

Start et vol

Il est très important de bien se placer pour le start, cela influence beaucoup l'issue d'une manche.

Par exemple Steve Cox a pris un mauvais départ (il est parti en dessous des autres) à la swiss league cup de Verbier en mars 2011 et n'a jamais pu revenir.

Le problème est la pression du groupe : quand un groupe part, on est forcément porté à les suivre.

Il faut essayer de ne pas céder si l'on est plus bas (voire prendre le temps de monter plus haut si l'on vole sous une voile moins performante).

Parfois une faible différence d'altitude peut énormément influencer le reste du vol : *par exemple 100 mètres peuvent suffire à passer sous l'inversion et ne plus remonter.*

Les instruments aident à choisir moment pour partir en transition mais le plus important restera toujours le feeling (*par exemple si tu es dans de l'air qui porte, l'instrument dit que cela passe largement mais lui ne sait pas que tu dois passer une zone de descendance. Dans ce cas là il faut prendre de la marge par rapport à ce que dit l'instrument*).

Dans le thermique avant le start il est important de prendre sa place. Plus la minute M approche plus tout le monde vole de manière agressive. Il est important de ne pas se laisser marcher sur les pieds pour avoir une bonne place pour le start.

Il est difficile de choisir le moment où il faut sortir du thermique et partir en transition pour ne pas rater son start.

Les risques sont de soit partir trop tôt et se voir disqualifié, soit partir trop tard et ne pas réussir à suivre le groupe de tête.

Chrigel écrivait sur un billet le temps qu'il lui fallait pour faire une certaine distance à diverses vitesses. Cela lui permettait de passer le start le plus tôt possible (à la seconde près), ce qui signifie avant les autres.

Il est pratique de savoir reconnaître les top-pilotes (voile, sellette, casque, numéros, etc.) afin de voir les diverses options tactiques possible et choisir la sienne au mieux.

Cela étant dit, il faut quand même réaliste, ce n'est pas avec une voile de série qu'on peut suivre des protos...

Il est très important d'anticiper les changements météorologiques. Par exemple si l'on voit qu'un voile nuageux arrive, il faut trouver un thermique assez puissant pour résister et attendre que cela passe.

Cela signifie qu'il faut savoir s'adapter aux changements de rythme et ne pas suivre bêtement un troupeau (on peut suivre mais il faut le faire en connaissance de cause).

Les bons pilotes (*par exemple Maurer, Wyss, Valic, Aebi*) savent s'adapter d'eux-mêmes et c'est eux qui sont ensuite suivis par les autres.

Cela dépend aussi des sites : à *Fiesch* il est possible de partir bas en prenant de grands risques car l'on sait qu'il est possible de remonter rapidement de très bas à très haut.

Pour un jour donné, il y a toujours une couche d'altitude optimale à exploiter : *il y a par exemple souvent une inversion en dessous et du vent trop fort en dessus.*

Les top pilotes savent la déterminer précisément naviguer en plein dedans.

Cela vient de l'expérience, des prévisions météorologiques mais aussi et surtout du feeling.

Le but pour les pilotes commençant la compétition doit rester de boucler la manche et la vitesse viendra avec l'entraînement.

Cela signifie d'essayer d'être prêt à temps au déco, puis de bien se placer au start et enfin de bien voler pour faire goal.

Ne pas se brûler les ailes en voulant trop pousser tout le temps (attention il faut quand même pousser !).

L'ancien système de discards permettait de tout risquer un jour sur 3. Maintenant il vaut mieux être régulier : faire goal tous les jours moins rapporte plus que tout risquer et se vacher devant tout le monde.

Final glide

L'instrument dit si tu arrives au goal par rapport aux conditions d'un moment donné, mais ne peut pas prévoir quelles masses d'air il faudra traverser.

Il faut utiliser son feeling plutôt que faire aveuglément confiance à l'instrument.

Cela dépend des conditions qu'on pense rencontrer pendant le glide, du relief au point qu'on cherche à atteindre (*si le point est au sommet d'une falaise, on peut se permettre de le prendre beaucoup plus bas*)

En compétition un tour dans le dernier thermique peut coûter une dizaine de places. Il faut donc faire la part des choses et utiliser toutes les ressources disponibles : le GPS, le feeling, son expérience pour ne pas partir trop tôt mais ne pas partir trop tard non plus.

Dans le doute il vaut mieux se permettre un peu de marge.

Au moment de prendre une balise il faut aussi anticiper le vent : *p.ex si tu es poussé vers le point, en commençant à tourner avant d'entrer dans le cylindre, la dérive permet d'y entrer quand même*

Après un vol

Toujours repartir à ZERO après une manche.

Qu'on ait réussi ou pas c'est important :

- Ne pas se reposer sur ses lauriers si on a bien volé
- Ne pas rester sur une note négative si on a mal volé

Diverses particularités en compétition

End of speed section

Pour éviter que les pilotes arrivent à haute vitesse près du sol au goal, il existe une « end of speed section ».

Il s'agit concrètement d'un cylindre autour du goal (de 1 km généralement).

Le goal reste une ligne qu'il faut passer, mais le chrono s'arrête à l'entrée du cylindre.

Cela signifie qu'il faut voler le plus vite possible jusqu'à l'ESS et voler tranquillement jusqu'au goal après.

Diamètres des cylindres

La taille du cylindre de start peut varier. La tendance est à les faire plus grands pour donner plus d'options tactiques

De même, pour la même raison, la tendance est à agrandir les cylindres des balises.

P.ex en coupe du monde ils mettent souvent des cylindres de plusieurs kilomètres de rayon plutôt que les classiques 400 mètres.

Parfois dans ce cas il est bénéfique de parcourir une distance plus grande mais qui permet de voler plus vite (c'est là tout l'art des choix tactiques).

Elapsed time

Au lieu du classique départ fixe, on met des départs successifs par exemple toutes les 15 minutes l'on compte le temps « start gate » qu'un pilote a choisi.

La chance entre grandement en ligne de compte : il faut choisir de partir tôt ou tard mais on ne peut jamais savoir si les conditions s'amélioreront ou empireront.

On s'en sert généralement si le déco est trop petit ou si le thermique est trop serré pour que tout le monde.

Cela signifie aussi qu'on peut recommencer sa manche, en revenant dans le cylindre de start pour un start gate ultérieur. *Par exemple il y a des top pilotes qui feignent en partant trop tôt pour que d'autre les suivent puis en recommençant.*

Communications autorisées

En FAI 1 il est autorisé de communiquer avec un team au sol et de communiquer entre pilotes pour évaluer les conditions ailleurs.

En PWC c'est interdit et tout le monde doit voler sur la fréquence de sécurité.

C'est par là que les pilotes peuvent transmettre les « Levels » à la direction de course :

- Level 1 : bonnes conditions
- Level 2 : conditions limites mais encore volables
- Level 3 : dangereux de rester en l'air

Le directeur de course analyse les diverses annonces pour décider à quel moment il faut stopper la manche.

Le problème est qu'il y a aussi de l'intox : certains donnent des levels 3 pour faire stopper la manche parce-qu'ils ont mal volé.

Pour cette raison il est désormais obligatoire de donner son numéro et sa position afin de vérifier si le pilote était effectivement en l'air quand il a fait son annonce.

Questions pratiques liées à la League

Nouveautés 2011

Serial class

Nouveau classement instauré cette année (Par le fait même il existe aussi classement serial féminin)

Peuvent y participer les pilotes volant sous des voiles homologuées jusqu'à EN D/LTF 2-3

Ce qui compte est la note la plus haute dans le rapport de la taille concernée (comme pour la note finale d'un rapport d'homologation, il n'y a rien de spécial à ça).

Aucune modification, notamment à l'accélérateur n'est permise

Il est possible de s'y inscrire dans la rubrique « Pilotenprofile » du site de la League

Newcomer's Challenge

Cela s'appelait « junior and ladies' challenge » jusqu'à présent

Nouveauté dans le règlement 2011 : max 25 pilotes choisis par Martin et la commission parmi les inscrits (les inscriptions se font sur le site via la rubrique « Register »)

Ils prennent les jeunes et nouveaux pilotes ayant un grand potentiel en compétition

S'il y a assez de place il est possible d'y participer plus d'une fois, mais la priorité est évidemment donnée aux nouveaux pilotes

Dates : 28/07 au 01/08 à Disentis

Compétitions en Suisse accessibles aux pilotes du cadre C

Toutes sont dans le calendrier de la League, accessible au lien suivant :

<http://www.swissleague.ch/Portals/swissleague/files/sl/agenda-2.pdf>

Swiss Cups

Il s'agit de compétition de niveau modeste, dont le but est de former les nouveaux pilotes de compétition.

Elles se déroulent sur un weekend et sont organisées par des clubs, par conséquent le lieu est déterminé en avance.

Swiss League Cups

Il s'agit de la compétition « classique » de la league. Le niveau, tant des manches que des pilotes, est relativement élevé.

Ces compétitions se déroulent sur un weekend et le lieu est « flexible » ce qui signifie que Martin et sa commission décident dans les jours précédant l'événement où celui-ci se déroulera.

Le classement général annuel des Swiss League Cups compte comme FAI 2.

Swiss League Open

Compétition d'un niveau analogue aux SLCs se déroulant sur 4 jours durant le weekend de Pâques (cette année du 22 au 25 avril).

Le lieu de la manifestation est déterminé de la même manière que pour les SLCs.

Cette compétition compte comme FAI 2

Championnats Suisses

Ils se déroulent cette année du 3 au 7 août à Disentis (date de remplacement du 11 au 14 août).

Cette compétition est réputée comme étant l'une des FAI 2 au niveau le plus élevé.

Aides financières

Promotion des nouveaux pilotes

Ceci vise à motiver les nouveaux pilotes à participer à plus de compétitions.

Minimum cadre C : Les frais d'inscription aux 3 premières Swiss cups sont payés

Minimum cadre B : Les frais d'inscription aux 2 premiers championnats suisses, à toutes les Swiss league Cups, aux 3 premières pre-PWC et aux 3 premières PWC sont payés

Un formulaire sera fait sur le site pour pouvoir simplement demander le remboursement. Le remboursement se fera par les comptes annuels (avances possibles sur demande).

Aide pour le fitness et l'entraînement mental

	≤ 25 ans	> 25 ans
Cadre A et A+	70% des frais jusqu'à 700.- par an	50% des frais jusqu'à 500.- par an
Cadre B	50% (max 500.-/an)	30% des frais jusqu'à 300.- par an
Cadre C	Seulement étudiants / apprentis très actifs en compet : 50% des frais jusqu'à 500.- par an	Rien

Une copie des factures est nécessaire et le remboursement se fait en fonction de celle-ci

Aide aux étudiants et apprentis

La League paye les frais d'inscriptions aux championnats suisses et PWC aux conditions suivantes :

- Besoin d'aide financière et/ou perspectives d'avenir (potentiel en compétition)
- Contributions extraordinaires possibles pour des jeunes pilotes en valant particulièrement la peine (« Ausserordentlicher Beitrag für besonders förderungswürdige Jungpiloten möglich »)
- La demande doit être faite avant la compétition concernée
- Le pilote doit faire partie du cadre B