

COMMISSION COMPETITION DELTA (CCND)

COMPTE RENDU de la réunion du 27 novembre 2004 - Valence

Participants : Fabien AGENES, Richard CLAUS, Renaud GUILLEMOT (rédacteur), Bruno GUILLEN, Didier MATHURIN, Olivier TANTOT, Yves GOUESLAIN (invité)

Absents excusés : JC BRUNET, Dom CHAUVET, Paolo DENICOLA, Geoffroy DE LA HORIE, Louis MESNIER, Richard WALBEC, Pascal LANSER, Thierry MOUTON, Fabrice SIBILLE, Pascal TRIAUX,

Absents non excusés : Bruno CAPELLE, Pierre CARTIER, Patrick CHOPARD, Françoise DIEUZEDE, Hubert MARIE, Alain VOGOYEAU,

1 Rappel de l'ordre du jour

- Bilan 2004
- Orientations et calendrier 2005

2 Bilan « politique » et « administratif » 2004

En introduction de la réunion, Renaud remercie les participants de leur présence, notamment ceux qui viennent de loin. Il accueille Richard CLAUS qui va être le nouveau responsable compétition delta de la ligue RA, après validation par l'AG de la ligue.

2.1 Etat du delta

Après avoir regretté la grande difficulté qu'il a eu à obtenir les éléments 2004 du bureau directeur de la fédération, Renaud présente deux documents graphiques élaborés à partir des données enfin obtenues et des données historique en sa possession :

- la répartition des volants et élèves delta 2004 par âge.
- l'évolution du nombre de volants et élèves delta depuis 1995.

La discussion autour de ces graphiques a fait apparaître, en synthèse, les points suivants :

- La baisse régulière du nombre de volants et d'élèves semble stoppée du fait de l'arrivée de jeunes pilotes. Néanmoins, la période d'observation est faible et ne permet pas de déterminer si il s'agit d'une stabilisation temporaire ou durable.
- Si la baisse semble stoppée, l'arrivée de nouveaux pilotes n'est pas suffisante pour compenser la sortie à terme des pilotes âgées actuellement de 40 à 50 ans qui constituent la population la plus importante.
- A terme, le delta est donc destiné à mourir si aucune action de relance n'est menée. Plusieurs idées sont émises par les participants : cadre technique affecté, suivi des élèves pour diminuer le taux de « perte » après formation, effort « marketing » auprès des écoles et des universités, communication plus ciblée, relais au niveau des ligues, soutien auprès des jeunes ...).

Renaud insiste sur la nécessité d'insuffler une dynamique de mener un projet global qui nécessite une plus grande verticalisation au sein des instances dirigeantes de la fédération, en parallèle de l'organisation actuelle, avec des ressources affectées. Cette proposition est validée par l'ensemble des participants. Renaud adressera un mail à l'ensemble des membres de la commission pour proposer un plan d'action 2005 allant dans ce sens.

2.2 Etat de fonctionnement de la commission

Renaud explique son sentiment sur le fonctionnement de la commission :

- Tous les membres de la commission ne participent pas aux réunions organisées et aux débats ayant lieu sur internet. Cependant, tous organisent des événements sur leur ligue. La commission semble être une des plus actives de la fédération. En particulier, Paolo a mené des actions très réussies sur le Sud-Est (mailing sur événements, sondage auprès des pilotes, projet d'organisation de la Blériot, ...). Seuls quelques rares membres sont inactifs.
- Néanmoins, l'efficacité de la commission est pénalisée par le comportement du bureau directeur (BD) de la fédération. A plusieurs reprises, le travail de la commission a été bloqué ou considérablement gêné :
 - refus du comité directeur (CD) d'envisager la suppression de la carte compétiteur,
 - désaccord pendant plus d'un an de Alain Badino sur la mise en place de liens entre le site internet fédéral et le site de Dominique Chauvet,
 - plaquette 2003 bloquée sur le bureau de Alain Badino et finalement pas adressée aux pilotes,
 - budget « projets delta » convenu à 5 000 € lors de la réunion de préparation du budget 2004, mais réduit à 4 000 € la veille de sa validation par le CD, sans que la commission n'en ait été informée,
 - refus que des questions soient posées sur le fonctionnement du haut-niveau,
 - nombreux retards de paiement (coupe des clubs 2004, Joseph Giral,) qui nécessitent de passer beaucoup de temps à relancer,
 - attitude non positive de Alain Badino pour la coupe des clubs 2005 au Lachens,
 - refus de fournir à la commission le fichier des licenciés delta et leur adresses e-mails,
 - etc.

Renaud indique qu'il a l'impression de mal utiliser son « énergie » du fait des blocages qu'il rencontre. Il est déçu et frustré d'avoir à se battre sur des points de détail alors que le delta rencontre un problème important qui semble éveiller peu d'intérêt au sein des instances fédérales. Il estime que le travail de la commission et de ses représentants n'est pas respecté et mis en valeur.

De ce fait, il confirme son souhait de se retirer de son poste de président de la commission jusqu'à la prochaine AG de mars 2005 et de se représenter seulement si un nouveau CD et un nouveau BD voient le jour.

Après débat et étude de différents scénarios, sur proposition des membres présents de la commission, Renaud accepte de continuer à mener les actions en cours jusqu'à la prochaine AG. Il indique à la commission qu'il le fera en exprimant systématiquement son désaccord sur le mode de fonctionnement du bureau, lorsque cela sera nécessaire, et espère que cela ne nuira pas au delta. Les membres de la commission s'accordent sur le fait que cela ne devrait pas être le cas, le bureau devant distinguer relations personnelles et politique fédérale.

2.3 Dépenses 2004

Renaud présente l'état des dépenses 2004 et insiste sur :

- le coût de la plaquette (1650 €, y compris affranchissement) : Les membres de la commission s'accordent sur sa nécessité. Elle permet en effet de « faire savoir » les actions organisées et de pousser les pilotes à participer. Elle est donc une des pierres essentielles de la politique mise en place. Néanmoins, ils souhaitent que tout soit fait pour réduire son coût, notamment le choix de l'e-mail lorsque les adresses internet des pilotes sont connues.

- le travail important, très utile à la commission, réalisé par Dom CHAUVET et Joseph GIRAL. Les remboursements de frais qu'ils reçoivent sont minimes par rapport au travail bénévole effectué.

3 Orientations, calendrier et actions 2005

3.1 Système de « League » ?

Fabien présente une synthèse du document (cf. annexe 1) qu'il a adressé aux membres de la commission en préalable de cette réunion, présentant les réponses qu'il a eu des responsables régionaux. Les avis apparaissent partagés.

Yves insiste sur la nécessité de lier la compétition de haut-niveau et « de masse » et sur le fait qu'il lui semble que d'autres moyens que la « League » sont envisageables pour faire en sorte que les pilotes de l'équipe de France participent aux Nationales.

En synthèse, le débat qui a lieu laisse apparaître que le positionnement des responsables régionaux et des pilotes sur cette orientation n'est pas suffisant pour l'envisager.

Il est décidé :

- de maintenir l'organisation actuelle : Coupe de France : Nationales + Championnat de France (une semaine, accès sur sélection par Coupe de France et sélections régionales) ;
- de recentrer les Nationales sur des zones attractives : accessibles (autoroute) et consensuelles (RA, Sud-Est/Laragne, Centre /Job /Millau) ;
- de mettre en place une « obligation » des pilotes de l'équipe de France à participer à au moins 2 nationales sur 4 en faisant part de leur planning en début d'année (les dates des Nationales étant choisies de façon à faciliter leur participation) :
 - Didier indique qu'il va faire part de cette demande forte auprès des pilotes de l'équipe,
 - Renaud indique qu'en tant que président de la commission il votera pour la non sélection des pilotes n'ayant pas respecté cette règle et demandera que cette position soit suivie au plan politique et technique (DTN)
 - Sauf cas particulier à définir en début d'année (Réunionnais, Examens scolaires, ...), les pilotes de l'équipe de France ne pourront se sélectionner pour le Championnat de France que par la Coupe de France.

3.2 Challenges

Renaud indique que la proportion des événements organisés s'est inversée en 2004 : 2/3 de Challenges et 1/3 de « Régionales », pour des proportions inverses en 2003, ce qui va dans le sens souhaité.

Didier rappelle que la commission a constaté lors de sa réunion de St Hilaire que, si les challenges ont apporté une réelle dynamique, il ne semblent pas suffisamment donner lieu à un partage du savoir et contribuer à pousser les pilotes vers la compétition. Il présente une synthèse du document (cf. annexe 2), qu'il a adressé aux membres de la commission en préalable de cette réunion, présentant ses propositions qui visent à un « apport pédagogique » et consistent à améliorer le « contenu » de façon à ce que les challenges organisées atteignent le plus possible le but recherché qui est de donner envie aux pilotes, favoriser les vols de performance et amener progressivement ceux qui le souhaitent à la compétition.

Ces propositions sont votées à l'unanimité. Elles seront intégrées dans le règlement par Renaud. Didier se charge de faire intégrer, par Joseph GIRAL, les « manches libres » dans le menu delta de CARGOL.

Olivier TANTOT propose que la commission pousse les ligues dans l'achat de GPS qui pourront être prêtés aux pilotes lors des challenges. Cette proposition paraît très intéressante aux participants et est acceptée.

En conclusion de cette partie, Renaud rappelle les « bonnes pratiques » d'organisation des challenges :

- Les responsables régionaux doivent pousser les clubs de leur région à organiser des évènements.
- Il faut essayer de trouver une continuité. L'expérience réussie de challenges comme Passy ou le Vercors montre qu'un événement a d'autant plus de succès qu'il est organisé chaque année à une date fixe ce qui lui permet d'entrer plus facilement dans la « tête » des pilotes.
- L'événement doit être convivial (cf. organisation de randonnées pour les accompagnateurs dans le Vercors, ...)
- Il faut communiquer autour de l'événement (parution dans le calendrier officiel inclus dans la plaquette, e-mailing de relance, communication dans la presse spécialisée, ...)

3.3 Compétitions

Aucun changement n'est apporté aux coefficients.

Les nationales seront toujours basées sur le système de classement dite « des sélectives ». Le championnat de France reste basé sur le GAP.

Le système des quotas est aménagé :

- le nombre de sélectionnés par la coupe de France est augmenté (30) ;
- le nombre de sélectionnés régionaux est maintenu (29 hors DOM-TOM, 4 DOM-TOM) ;
- il n'y aura plus de transfert de quotas entre régions ;
- les pilotes de l'équipe de France ne pourront se sélectionner pour le Championnat de France que par la coupe de France.

Les quotas de sélection au championnat de France seront donc les suivants :

	Rappel 2003	Rappel 2004	Proposition 2005
Sélection par coupe de France	25	25	30
Sélection régionales (hors DOM-TOM)	54 (réel 30)	29	29
Sélection régionales (DOM-TOM)	6	3 -> 4	4
Sélection par Président de la commission sur cas particulier	7	3	4
sous-total	92	61	67
Etrangers	/	10	8 prévus, 12 possibles
Total	92 (réel 68)	71	75 à 80

La répartition des quotas de sélection régionales sera identique à celle de 2004 :

- Région A- Bretagne(13) Pays de Loire(16) Normandie(08) : **2 pilotes**
- Région B- Limousin(24) Poitou-Charente(17) Auvergne (07) : **3 pilotes**
- Région C- Sud-Est(01) Provence (09) : **4 pilotes**
- Région D- Languedoc(14) Midi-Pyrénées(02) Aquitaine(12) : **5 pilotes**
- Région E- Nord(10) Haute-Normandie(15) Paris-IDF(05) : **4 pilotes**
- Région F- Bourgogne(06) Lorraine-Alsace-Champagne Ardenne(04) : **5 pilotes**
- Région G- Rhône-Alpes (03) : **6 pilotes**



3.4 CFD

Les responsables régionaux et Didier MATHURIN, pour ce qui concerne l'équipe de France, doivent pousser les pilotes à déclarer.

La règle obligeant à déclarer le vol dans les 5 jours est supprimée.

Deux classements seront désormais effectués :

- un classement ne comprenant, comme en 2004, que les vols faits en France, plus éventuellement un vol fait en Europe, les vols effectués dans les compétitions Régionales et Nationales pouvant être désormais déclarés ;
- un classement avec tous les vols faits y compris ceux réalisés à l'étranger et lors de compétitions internationales, l'objet étant de faire connaître l'ensemble des vols faits.

4 Calendrier 2005

Les dates potentielles d'absence de l'équipe de France et des « jeunes » sont les suivantes (à confirmer à Renaud par Didier)

- Croatie : 18-26/06
- Bassano : avril
- Floride (classe 5 et filles) : 15-23/04

Le calendrier proposé est le suivant :

- Pâques (26 au 28/03 = 3 j) : organisation de challenges
- Avril ? : Millau
- 30/4 au 01/05 ? : Annecy ?
- Ascension (5 au 8/05 = 4 j) : Laragne ?
- début juin ? : Job ?

Renaud va se rapprocher des organisateurs potentiels afin de valider ces dates (avec l'aide de Richard pour Annecy).

Les responsables régionaux doivent fixer les dates des challenges et des compétitions régionales avec les clubs organisateurs et les saisir sur le site de Dom Chauvet. La date de clôture du calendrier est fixée le 31 janvier 2005 pour permettre l'émission de la plaquette fin février.

4.1 Evènements d'envergure nationale en 2005

La Millau-Classic ne sera pas organisée. Par contre, Richard WALBEC organisera une Nationale.

La ligue du Sud-Est organise la Blériot au Col de Bleyne

Le club s'étant proposé pour organiser la coupe des clubs au Lachens s'est retiré du fait des difficultés rencontrées pour le terrain d'atterrissage et du manque de soutien qu'il a rencontré. Renaud va demander à Jean-Michel PAYOT de relancer le sujet (cf. annexe 4). Les clubs qui pourraient se porter candidat sont priés de se faire connaître au cas où Jean-Michel n'aboutisse pas.

Les clubs de Job avance sur l'organisation du Championnat De France. Olivier reste leur interlocuteur.
