



Nathalie Carrel
Présidente du Club Les Polyvolants,
13 Rue Chijol
63830 NOHANENT

Chère Nathalie,

Nous avons bien reçu tes deux questions écrites pour l'assemblée générale de La FFVL du 24 mars 2001 à Lyon.

Voici les réponses écrites à tes questions. J'espère que cela répondra en partie à tes interrogations.

Ces questions et réponses seront inscrites au compte rendu de l'assemblée générale du 24 mars 2001.

Néanmoins, je te prie de trouver les textes des réponses ci-après.

Bien cordialement, je te prie d'accepter mes sportives salutations.

Le secrétaire général
Alain Badino

Copie : Président FFVL

Jean-Michel Payot Vice président, responsable des commissions des compétitions

Pascal Cantenot Président Commission Compétition Parapente

Raymond Caux Président Commission Compétition Delta



Questions diverses de Nathalie Carrel présidente du Club les Polyvolants (Auvergne).

Question 1 : En ce qui concerne les bi placeurs (non professionnels), la liste des passagers n'est pas évidente à faire à l'avance ! Peut on fournir cette liste en fin d'année ? A quoi sert elle ?

Réponse d'Alain Badino

Le passager ne sera couvert en « individuelle 1 » que si **après le vol** tu envoies à la FFVL par Fax, lettre ou E-mail la fiche de déclaration que tu as reçue.

Oui, la liste des passagers n'est pas évidente à faire à l'avance, c'est compréhensible, donc il est accepté que la liste soit faite **après le, les vols, dans la soirée, voire le lendemain matin.**

Par contre il n'est pas acceptable de la faire en fin d'année par respect pour l'assureur avec qui nous avons un partenariat, et pour les raisons qui sont évoquées plus loin dans la réponse générale.

Réponse générale : A quoi cela sert ?

Les raisons pour collecter les coordonnées des personnes ayant fait un biplace sont multiples : d'abord les constats de base.

- Nous avons à la FFVL un taux de renouvellement important de nos licenciés, c'est à dire que beaucoup ne font qu'un stage, ou bien arrêtent le vol libre. Il faut donc que l'on cherche à **fidéliser ou à renouveler** les adhérents **dans les clubs, les écoles** pour toutes les disciplines du vol libre.

- Beaucoup de personnes qui ont fait un vol biplace en club, ou en école avec un professionnel nous demandent un "diplôme" ou une attestation.

- Nous ne sommes pas sûrs que les personnes ayant fait un biplace soient informées sur les activités de la FFVL et aient une possibilité de trouver de l'information.

Donc, il a été négocié auprès de l'assureur l'octroi de l'option « individuelle 1 » à tous les passagers déclarés par leur pilotes. De plus ces personnes recevront en retour une carte plastifiée avec le nom du biplaceur et une lettre d'accompagnement. Nous espérons à travers cela les résultats suivants:

- **Promotion et retour sur les clubs, écoles et biplaceurs** - que certaines personnes parmi celles ayant fait un biplace aient un fil à tirer pour, soit s'informer sur la FFVL, soit s'inscrire dans un club, soit dans une école, soit refaire un biplace etc... Elle pourront aussi en parler autour d'elles et transmettre plus facilement une adresse ou des contacts. Cela ne peut aller que dans le bon sens.

- **Augmentation du nombre des pratiquants** vis à vis des pouvoirs publics pour la reconnaissance de notre sport (la FFP annonce 30000 pratiquants, dont 16000 baptêmes) (nous sommes en 2000 à 30 000+ dont 3000 licences découvertes)

- **Fidélisation** accrue des futurs adhérents par un **meilleur service** (aussi bien informatif que par l'assurance individuelle 1)

- Retour d'ascenseur vers les pilotes de biplace bénévoles ou professionnels, club et écoles qui joueront le jeu fédéral.

Dans tous les cas il faut savoir que les courriers en retours seront pris en charge par l'assureur et donc que cela ne coûtera pas à la FFVL, ni en argent ni en temps de saisie.



Par contre l'assureur espère bien que plus de personnes viendront à la FFVL et donc il ne peut qu'y gagner.

A noter que l'assureur ne pourra pas utiliser le fichier pour un autre usage que les lettres en retour.

Les statistiques que pourraient faire l'assureur ne peuvent aller que dans le sens favorable à notre pratique car actuellement l'assureur n'a que les accidentés, or les vols biplaces qui se passent bien se comptent par milliers.

De plus en aucun cas cette démarche de déclaration n'est obligatoire, mais c'est seulement une incitation.

Question 2 : En ce qui concerne l'organisation des compétitions, certains clubs organisateurs ne pensent qu'à faire du profit de l'opération en laissant pour compte les compétiteurs. Pourquoi ne pas récompenser (sorte de concours) la meilleure organisation en fin de saison pour encourager les clubs à faire des efforts?

La commission de compétitions a édité un règlement des compétitions et des règles qui doivent être appliquées par les clubs organisateurs concernant les tarifs en fonction des prestations. Le contrôle de l'application de ces règles est l'affaire de tous les compétiteurs participants, qui, si le cahier des charges n'est pas respecté, doivent le signaler à la commission compétition.

L'analyse doit être juste et capable d'estimer les résultats de la prestation en cas de participation minimale (avec peu de pilotes), maximale (avec beaucoup de pilotes), en cas d'annulation pour raison météo, et donc de tenir compte des charges fixes qu'un organisateur doit supporter.

Il n'est pas indécent de voir, sur une organisation qui respecte le cahier des charges, et qui donne une prestation conforme, qu'un club puisse avoir un solde légèrement positif qui lui permettra en retour de son action bénévole d'avoir au niveau de son activité quelques moyens pour investir sur d'autres actions, ou bien de récupérer d'un déficit sur une autre organisation contrariée par le mauvais temps.

Deuxième point, ta suggestion de concours pose le problème de définition des critères et donc je ne peux que transmettre à la commission compétition pour étude.



Dominique Arnaud
Présidente du Club Lei Courpatas,
229 Chemin de Canorgue
06140 Tourrettes sur Loup

Chère Dominique,

Nous avons bien reçu tes deux questions écrites pour l'assemblée générale de La FFVL du 24 mars 2001 à Lyon.

J'ai demandé aux personnes les plus compétentes du comité de direction de la FFVL de préparer des réponses écrites pour toi. J'espère que cela répondra à tes interrogations.

Ces questions et réponses seront inscrites au compte rendu de l'assemblée générale du 24 mars 2001. Néanmoins, je te prie de trouver les textes des réponses ci-après.

Bien cordialement, je te prie d'accepter mes sportives salutations.

Le secrétaire général
Alain Badino

Copie : Président FFVL
Jean-Michel Payot
Olivier Faure



Questions de Dominique Arnaud, Présidente du club Lei Courpatas

Question 1 : Compétitions Parapente :

a) Quel est l'objectif derrière le fait de permettre aux pilotes de Nationale A de courir en nationale B ?

N'avez-vous pas peur en faisant cela de créer une nouvelle classe de compétiteurs et de ne jamais permettre à certains Pilotes B de monter en A ?

b) Egalement, il semble que le système de calcul de points, passage en A change régulièrement. Pourquoi ?

Réponse par JM. Payot, Président des commissions des compétitions

a) Fin 1999, certains pilotes A « éloignés » des Alpes du nord ont fait part de leurs difficultés à suivre le circuit A se déroulant majoritairement sur Rhône Alpes.

Par pilotes « éloignés » il faut entendre les pyrénéens, les vosgiens et alsaciens etc..., mais aussi les niçois, ce qui n'avait pas été imaginé au début de l'étude du problème.

Après un débat riche et long (2 mois), sur le net, entre les responsables compétition parapente des ligues, il a été choisi une solution expérimentale permettant :

A) aux meilleurs de figurer en A

B) aux meilleurs de concourir pour le championnat de France

C) aux meilleurs A éloignés ne désirant pas trop faire de déplacements de pouvoir se maintenir dans le top des pilotes français par le truchement d'une requalification par les B pour l'année suivante.

La solution implique donc, comme auparavant, que pour accéder en A...il faut être le meilleur B national ou de sa région... !

La solution choisie permettra, en outre, de se faire une idée sur la volonté des pilotes à participer à un circuit national. Deux cas peuvent se présenter :

1) une minorité de pilotes qualifiés en A choisit la possibilité de ne pas rester en A. Rien ne change à l'avenir, c'est à dire un circuit A (à 120 pilotes) et un circuit B.

2) Une majorité de pilotes opte pour courir en B. Alors il faudra se poser la question du devenir du circuit A tel qu'il existe et de l'option qui est faite d'un championnat de France festif à 120 pilotes.

Dans l'hypothèse où le deuxième cas se produirait, il serait le fait des pilotes eux-mêmes qui choisiraient une solution « à la suisse » promouvant une élite réduite en regard d'une masse nombreuse.

Imaginer pouvoir organiser 3 circuits différents ne semble pas réalisable donc réaliste.

b) En ce qui concerne le changement supposé de calcul des points nécessaires pour rester ou monter en A, tout est stable depuis 4 ans en ce qui concerne le circuit français. Les ajustements concernent les quelques pilotes en PWC et visent à leur trouver un système juste les incitant à courir en A, sans les avantager ni les désavantager par le fait de courir en PWC. Ceci représente des recherches, à la marge, d'année en année pour faire évoluer les choses plutôt que de les révolutionner.



Question 2 : Carnet de suivi de voile :

C'est une bonne idée et c'est bien fait mais ne serait-il pas plus judicieux de faire une feuille sous Excel téléchargeable sur Internet avec des calculs automatiques plutôt qu'un carnet qui revient cher à l'impression et qui n'empêchera pas certains pilotes et revendeurs de "frauder" sur l'ancienneté de leur aile ?

Réponse d'Olivier Faure, Président de la Commission Formation

L'objectif n° 1 du carnet de suivi de voile était de sensibiliser toutes les parties (Utilisateurs, Clubs, Ecoles, etc.) au vieillissement du matériel et à l'importance d'une surveillance régulière.

Ce carnet de suivi de voile est un exemple, un modèle, pas un standard obligatoire.

Nous avons lancé ce carnet de suivi de voile pour sensibiliser et avec la volonté de suivre l'impact et de faire un rapport sur les retours que nous aurons pendant un an.

Aussi je pense que toutes les démarches qui vont dans le sens proposé dans la question sont bonnes. Proposer une fiche de suivi au format Excel, téléchargeable sur le site Web est pour moi une bonne idée, qu'il faut poursuivre et réaliser, néanmoins il faut aussi réfléchir pour que cette fiche soit imprimable en pensant qu'aujourd'hui, tous les utilisateurs potentiels ne sont pas forcément informatisés.

Question 3 : de Jacques Lemaire membre du Club Lei Courpatas, Relayée par Dominique Arnaud présidente du Club.

Réponse d'Alain Badino

Pour une meilleure compréhension la réponse est dans le texte de la question en bleu.

Bonjour Dominique, Je profite d'un peu de calme (vacances) et d'une journée au coin du feu (20 cm de neige) pour te faire part d'une réflexion suite aux 2 documents que j'ai reçus concernant le vol en Bi : ta lettre d'autorisation et la lettre de Mr Blandin invitant à déclarer les passagers. J'ai un peu l'impression qu'on est en train de mélanger plusieurs choses et qu'on aboutit de ce fait à une situation qui n'est plus très claire (à mes yeux tout au moins) :

- un problème d'assurance (RC) et d'évaluation statistique des risques de sinistres impliquant l'assureur.
- le souci de préserver les intérêts financiers de ceux qui en font leur profession
- l'implication des clubs et de leurs président(e)s dans une activité de découverte du parapente.

Réponse générale :

Les raisons pour collecter les coordonnées des personnes ayant fait un biplace sont multiples : d'abord les constats de base.

- Nous avons à la FFVL un taux de renouvellement important de nos licenciés, c'est à dire que beaucoup ne font qu'un stage, ou bien arrêtent le vol libre. Il faut donc que l'on cherche à fidéliser ou à renouveler les adhérents dans les clubs, les écoles pour toutes les disciplines du vol libre.

- Beaucoup de personnes qui ont fait un vol biplace en club, ou en école ou avec un professionnel nous demandent un "diplôme" ou une attestation.



- Nous ne sommes pas sûr que les personnes ayant fait un biplace soient informées sur les activités de la FFVL et aient une possibilité de trouver de l'information.

Donc, Il a été négocié auprès de l'assureur l'octroi de l'option individuelle 1 à tous les passagers déclarés par leur pilotes. De plus ces personnes recevront en retour une carte plastifiée avec le nom du biplaceur et une lettre d'accompagnement. Nous espérons à travers cela les résultats suivants:

- Promotion et retour sur les clubs, écoles et biplaceurs - que certaines personnes parmi celles ayant fait un biplace aient un fil à tirer pour, soit s'informer sur la FFVL, soit s'inscrire dans un club, soit dans une école, soit refaire un biplace etc... Elle pourront aussi en parler autour d'elles et transmettre plus facilement une adresse ou des contacts. Cela ne peut aller que dans le bon sens.
- Augmentation du nombre des pratiquants vis à vis des pouvoirs publics pour la reconnaissance de notre sport (la FFP annonce 30000 pratiquants, dont 16000 baptêmes) (nous sommes en 2000 à 30000+ dont 3000 licences découvertes)
- Fidélisation accrue des adhérents par un meilleur service (aussi bien informatif que par l'assurance individuelle 1)
- Retour d'ascenseur vers les pilotes de biplace bénévoles ou professionnels, écoles et clubs qui joueront le jeu fédéral.

Dans tous les cas il faut savoir que les courriers en retours seront pris en charge par l'assureur et donc que cela ne coûtera pas à la FFVL, ni en argent ni en temps de saisie.

Par contre l'assureur espère bien que plus de personnes viendront à la FFVL et donc il ne peut qu'y gagner.

A noter que l'assureur ne pourra pas utiliser le fichier pour un autre usage que les lettres en retour.

Quand aux statistiques que pourraient faire l'assureur, elle ne peuvent aller que dans le sens favorable à notre pratique car actuellement l'assureur n'a que les accidentés, or les vols biplaces qui se passent bien se comptent par milliers.

De plus en aucun cas cette démarche de déclaration n'est obligatoire, mais c'est seulement une incitation.

Mon problème est très simple : lorsque je propose à quelqu'un (parent, ami, ...) de faire un biplace dans un cadre privé, sans le faire payer, sans avoir pu le déclarer avant forcément ni à toi et ni à la FFVL, suis-je assuré ou non en RC (j'espère que oui!) ?

Réponse : Oui tu es assuré en RC si tu as la qualification Biplace et as contracté la licence Volant Biplace Associatif

et mon passager est-il bien couvert en "individuelle 1" ?

Réponse : Le passager sera couvert en individuelle 1 si après le vol tu envoies à la FFVL par Fax, lettre ou E-mail la fiche de déclaration que tu as reçue.

Je me demande s'il ne faudrait pas clairement distinguer le cas des activités de club.

J'ai par exemple participé l'an dernier à un week-end découverte du Club des Aigles du Mercantour puis à une journée de découverte du parapente pour des non voyants, organisée par la Ligue du SE ; là je comprends parfaitement que la responsabilité d'un Président de club puisse l'amener à m'autoriser à utiliser mon Bi.



Réponse : Oui dans ce cas le président de club ou de CDVL ou autre organisateur de la journée découverte a une responsabilité d'organisateur qui est couverte par le fait qu'il appartient à une structure FFVL, que les personnes qui vont faire des biplaces sont licenciés à la FFVL avec le contrat Volant Biplace Associatif, donc ce président doit choisir les personnes habilitées à faire effectuer des biplaces.

Dans ce cas, Les passagers seront couverts par l'individuelle 1 seulement si les pilotes de Biplace remplissent le formulaire et l'expédient par Fax, lettre ou e-mail à la FFVL.

Par contre, lorsque je propose à mon voisin d'aller faire un vol parce qu'il est sympa, que c'est fumant, etc..., je ne vois vraiment pas en quoi je pourrais engager ta responsabilité et comme je te l'ai dit avant, je n'aurai pas forcément pu le déclarer avant le vol.

Réponse : Bien sur dans ce cas il n'y a que ta propre responsabilité qui est engagée

Bref, je plaide pour une situation un peu plus simple et plus claire si cela est possible... et te confie ma demande puisque tu es notre porte-parole auprès de la FFVL.

Bien amicalement Jacques