

Bilan équipe de France delta 2006.

Objectif 2006 :

- L'objectif majeur de cette année était les **championnats du Monde de classe 5 et féminine** du 18 au 27 mai 2006 et championnat d'Europe classe 1 en Croatie du 16 au 30 juin 2006.
- Préparation des championnats du Monde de classe 1 en 2007, en allant aux **Pré mondiaux au Texas en août 2006**.
- Intégration de nouveaux jeunes pilotes au **groupe international** en les motivant à participer aux compétitions internationales avec comme objectif, à moyen terme, d'être opérationnels pour la période 2007-2008.

L'avenir et l'élévation du niveau moyen des pilotes français passent par la rencontre avec les pilotes des autres pays.

Dans une logique de progression des pilotes, la compétition internationale trouve sa place comme un moyen incomparable de passer à l'étage supérieur pour les pilotes en ayant la volonté ...

Bilan 2006 :

Au championnat du Monde de Floride en classe 5 :

Résultat individuel

David CHAUMET 2^{ème}.
Gil SOUVIRON 4^{ème}.

Médaille d'or par équipe aux championnats du Monde classe 5 :

David CHAUMET (2^{ème}), Gil SOUVIRON (4^{ème}), Jacques BOTT (6^{ème}), Thierry PARCELLIER (8^{ème}), Patrick CHOPPART (9^{ème}), Pascal LANSER (32^{ème}).

Au championnat du Monde féminin de Floride en classe 1 :

Françoise DIEUZEIDE-BANET 5^{ème}.



Aux championnats d'Europe classe 1 en Croatie :

Médaille d'argent par équipe au championnat d'Europe classe 1 :

Bruno GUILLEN (8^{ème}), Antoine BOISSELIER (10^{ème}), Mario ALONZI (11^{ème}), Raymond CAUX (17^{ème}), Geoffroy de la HORIE (40^{ème}), Jean-François GÉRARD (67^{ème})

La France au « ranking F.A.I. » en classe 1 :

Deuxième nation mondiale par équipe. Nous avons, comme l'année dernière, 5 pilotes dans les 20 premiers :

- ☞ Mario ALONZI 5^{ème},
- ☞ Bruno GUILLEN 7^{ème},
- ☞ Raymond CAUX 16^{ème},
- ☞ Fabien AGENES 18^{ème},
- ☞ Jean-François PALMARINI 20^{ème}.

La France au « ranking FAI » en classe 5 :

1^{ère} nation mondiale par équipe. Nous avons 5 pilotes dans les 20 premiers.

- ☞ Jacques BOTT 1^{er},
- ☞ David CHAUMET 6^{ème},
- ☞ Thierry PARCELLIER 9^{ème},
- ☞ Gil SOUVIRON 10^{ème},
- ☞ Patrick CHOPARD 16^{ème}.

Au classement individuel féminin « Ranking FAI » :

Françoise DIEUZEIDE est 2^{ème} mondiale.

Le contrat 2006 est rempli, mais que nous réserve l'avenir ?

Le système français et les résultats de l'équipe de France sont admirés et enviés par de nombreux pays.

Le travail et l'investissement des pilotes ainsi que les aides de la F.F.V.L. et du ministère sont les principaux facteurs de ces performances.

Les pilotes de l'équipe classe 5, très motivés, ont investi plus que les autres de leur temps et de leur budget personnel pour se préparer et pour participer à ces championnats du Monde.

Ils ont été idéalement renforcés par Gil SOUVIRON et par un David CHAUMET au top de son art qui a failli remporter son pari d'être champion du Monde avec son prototype radical "L'Impact".

Ils sont, tous les deux, les artisans de cette mémorable et rare médaille d'or française par équipe dans les annales (championnats du Monde filles en 1991).

Ils ne seront malheureusement sûrement pas là pour défendre leur titre de champion du Monde en 2008, championnat qui pourrait se dérouler en Italie à Monte Cucco ...).

David CHAUMET devrait continuer à s'investir en parapente et projette de se lancer en classe 2 en swift ...La fédération va-t-elle continuer à soutenir ce champion polyvalent ?



En classe 1, le monde de la compétition internationale évolue chaque année.

Les Autrichiens se renforcent d'un jeune et nouveau pilote surdoué Michael FRIESENBICHLER qui est sacré champion d'Europe cette année à 23 ans ..., les Australiens et les Italiens continuent de progresser, les Brésiliens se réorganisent et ont gagné les pré mondiaux par équipe au Texas en 2006, le matériel progresse toujours et le « bon choix de son aile » est un des paramètres primordial pour réussir une bonne saison.

Aucun résultat n'est acquis, les jeux sont très ouverts, si nous voulons faire mieux ou pareil..., il va falloir augmenter les cadences de compétitions internationales en 2007 par rapport à cette année 2006, au risque de régresser...

Nos bons résultats par équipe aux championnats d'Europe de classe 1 ne doivent pas cacher nos résultats individuels en demi-teinte. Motivation ? Préparation ? Matériel ?...

Malgré un maintien des résultats collectifs, nous n'avons pas assez volé en compétition préparatoire. Pour notre défense, les nouvelles Moyes sont arrivées entre notre préparation d'avril en Floride et le mois de juin en Croatie. L'ensemble des membres de l'équipe de France a été légèrement diminué en terme de performance, en transition par rapport aux meilleurs pilotes européens (équipe d'Autriche).

A noter le « tumbling » de Ticoq pendant la compétition.

Perspectives et objectifs 2007 et 2008 :

Cette période va être celle du passage de relais entre l'ancienne génération qui ne se projette pas après cette période avec certitude (ex : Ticoq, Bruno ...), l'intermédiaire génération qui joue ou pas la polyvalence et qui n'a pas encore déterminé où ils vont mettre leur motivation et leur énergie après 2007 (ex : Antoine, David, Mario, ...) et la nouvelle génération qui a obligation d'être « mûre » pour 2008, si nous ne voulons pas connaître une période de « vaches maigres » au niveau des résultats (Laurent THÉVENOT, Fabien ZADORA, Luis RIZO, Eric WYSS, etc...)

Les autres nations comme l'Autriche, l'Australie, le Brésil, les USA continuent à se renforcer et un certain nombre de pilotes trentenaires arrivent aujourd'hui à maturité et seront redoutables dans le futur.

A rajouter comme paramètre, l'évolution permanente de la technologie (malgré la régression mondiale généralisée) qui oblige chaque pilote à évoluer et à investir, chaque année, dans du matériel neuf ...

Les calendriers de compétition commencent à s'harmoniser en Europe en terme de compétition FAI de ranking 2. L'ensemble des compétiteurs internationaux européens est demandeur de cette coordination ...

Cette généralisation va avoir des avantages, comme par exemple une meilleure progression pour les pilotes européens ayant la capacité de se déplacer, attirer peut être de bons pilotes des autres continents qui vont pouvoir organiser une tournée des compétitions européennes avec le même billet d'avion (comme en Australie par exemple).

En résumé, une meilleure rentabilité du ratio « nombre de manches / budget dépensé ».

Il y aura aussi sûrement des effets négatifs ou pervers, comme une augmentation du fossé entre les pilotes qui volent beaucoup et ceux qui volent moins

Il faudra aussi réfléchir pour gérer, dynamiser et encourager les compétitions N et R ...



On devra trouver une solution pour continuer à développer les dynamiques régionales et nationales, tout en laissant s'exprimer la volonté de progresser en compétition internationale, les plus motivés ou disponibles d'entre nous ...

Fils directeurs du calendrier 2007 de l'équipe de France et objectifs.

Objectif majeur :

En classe 1, l'objectif majeur de cette année 2007 est le rendez-vous des championnats du Monde en août 2007 au Texas.

En classe 5 et pour les filles, c'est une année de transition sans rendez-vous marquant, excepté de s'entretenir en pratiquant des compétitions relevées et de repérer le site des prochains championnats du Monde (probablement Mt Cucco).

En général : continuer à participer à la dynamique de la compétition N et pousser les pilotes nationaux à participer, occasionnellement, à des compétitions européennes (création d'un groupe inter).

En classe 1, afin d'être au meilleur de nous même pour les championnats du Monde et de coller à la réalité d'un budget prévisionnel basé sur le même que l'année 2006, nous avons élaboré un calendrier prévisionnel qui va nous servir de base pour nous préparer à l'événement majeur ..

- Début de la saison : fin février début mars (nous n'avons pas les moyens financiers de faire la « campagne d'Australie » en janvier...),
- Par contre, suivi du résultat des pilotes étrangers volant avec les nouvelles machines, en janvier, sur les trois compétitions australiennes afin de faire les bons choix de matériel pour livraison en avril,
- Entraînement en mars en Espagne,
- Compétition avec les ailes définitives, en avril, en Floride (premières sensations de compétition, réglages et comparatifs),
- Mai - juin - juillet : circuit de compétition en Europe avec les pré européens à Greifenburg, en juin (le mois de mai est la période la plus disponible pour les nationales),
- Août : championnats du Monde.

En fonction de leurs disponibilités (obligations professionnelles et de vie privée), chaque pilote potentiellement sélectionnable définira, avec l'entraîneur, un programme individualisé de préparation.

En classe 5 et pour Françoise, pas de voyage hors d'Europe en perspective. Les 4 pilotes restant de l'équipe championne du Monde se fédèrent pour participer aux compétitions de leurs choix. Avec un rendez-vous conseillé aux pré mondiaux en Italie.

Françoise participera à toutes les compétitions européennes de son choix, en mai et août.

Didier Mathurin
Le 6 novembre 2006.