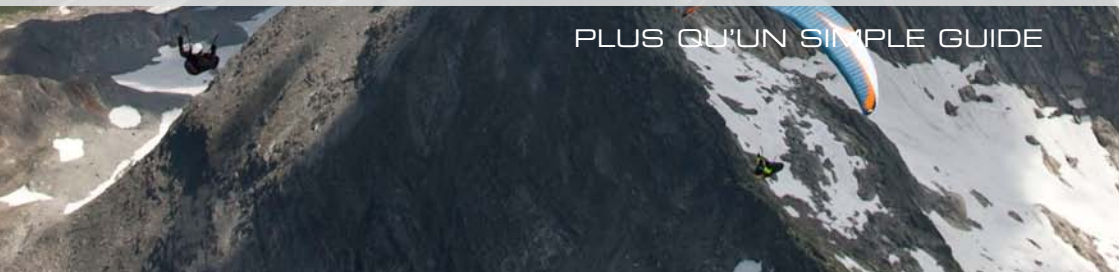




Manuel de l'organisateur

PLUS QU'UN SIMPLE GUIDE





Manuel de l'organisateur

Le manuel de l'organisateur donne un aperçu de la scène de la compétition et des points les plus importants à prendre en compte pour les organisateurs ou ceux qui veulent le devenir. Il ne se veut pas exhaustif et ne remplace pas la check-list de la FSVL.

Version

Version 2fch, février 2014

Traduction

David Fouillé

Pdf

Ce manuel n'est prévu qu'au format digital.

Auteur

Swiss League de parapente,
Martin Scheel

Ont participé à l'élaboration:

Urs Dubach, Grindelwald
Kate Linwood, FSVL

Mise en page

azoom.ch, Coire



Une compétition sur son propre site de vol, c'est un événement extraordinaire pour un club:

- On obtient la présence des médias sans gros effort
- La notoriété du site de vol et l'acceptation au niveau local sont améliorées
- La cohésion interne est stimulée

«Depuis le premier CS, notre club est bien établi au sein de la population et auprès des autorités et des remontées mécaniques. Même ceux de nos membres qui ne sont pas orientés vers la compétition sont fiers, à raison, des prouesses réalisées en termes d'organisation.»

Urs Dubach, Jungfrau-Tächi Grindelwald

«Si Sedrun-Disentis-Tourismus a élu le Disentis Open «Événement phare» de l'été, c'est grâce à la visibilité et à l'attrait des nombreuses ailes colorées dans le ciel. Le Disentis Open est désormais présent dans tous les canaux de distribution et les prospectus de cette destination touristique.»

Martin Scheel, chef du team, équipe nationale de parapente

L'objectif de ce guide, c'est d'encourager les clubs et autres organisations à organiser des événements sportifs. Grâce au soutien de la fédération, c'est très simple!



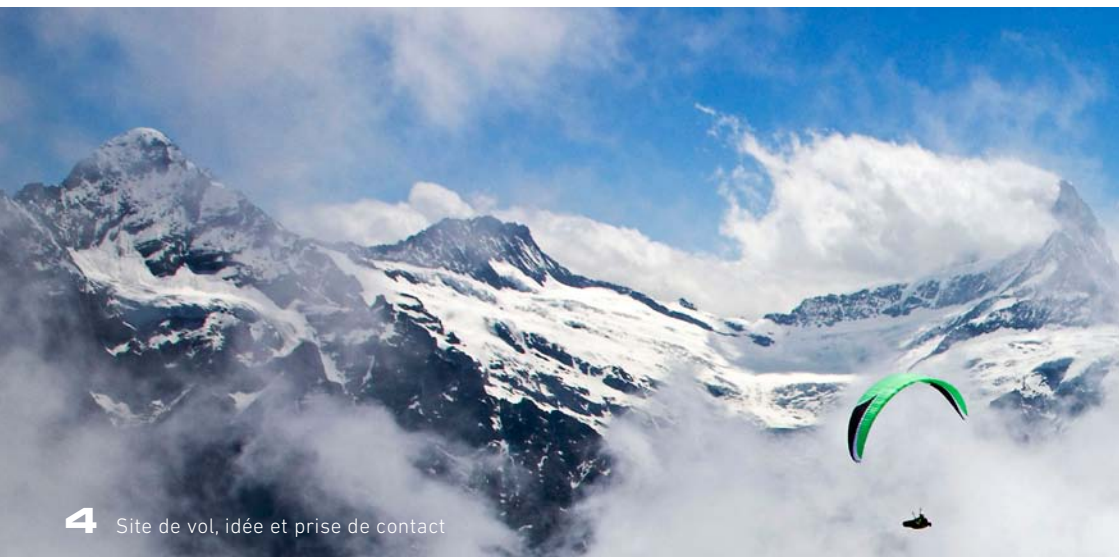
Site de vol, idée et prise de contact

Une condition préalable pour une compétition réussie, c'est le potentiel du site pour le vol de distance. Mais il ne doit en aucun cas répondre à des critères de CCC – bien plus que la possibilité de parcourir d'innombrables kilomètres, il doit surtout offrir de bons terrains de décollage et d'atterrissage ainsi que la possibilité d'organiser des manches variées.

La plupart des clubs disposent sans doute d'un tel site de vol. Rien ne s'oppose donc à l'organisation d'un événement réussi!

Organisation d'une compétition – Un aperçu

	Chef du CO	Directeur technique	Évaluation GPS	Sécurité	Chef au décollage	Chef à l'atterrissage	Pilote test Aides au déco (toujours souhaitable)	Programme, autres aides
Swiss Cup	x	évtl.	FSVL					
CS minimal	x	évtl.	FSVL					
CS/Open	x	évtl.	FSVL	CS: FSVL	évtl.		2 à 5	x
PWC	x	x	évtl.FSLV	x	x	évtl.	5 à 10	xx
WM	x	x	évtl.FSLV	x	x	évtl.	5 à 10	xxx



UN COMITÉ D'ORGANISATION (CO) EST-IL NÉCESSAIRE?

Pour les petites compétitions: non! Bien sûr, c'est plus agréable de pouvoir mettre sur pied une manifestation convenable avec des personnes partageant la même passion. Mais pour être honnête, une Swiss Cup pourrait pour ainsi dire être organisée par une seule personne! Et même pour un Championnat suisse, quelques personnes suffisent pour organiser l'événement. Plutôt qu'une importante structure organisatrice, il vaut mieux une à trois personnes clés qui ont les choses bien en main.

ET DES AIDES?

Pas trop. Pour une Swiss Cup minimale, l'organisation pourrait ressembler à ça:

Préparation, inscription, liste des participants: FSVL

Inscription sur place: quelqu'un qui distribue les documents et contrôle les encaissements

Tasksetting: un pilote local en collaboration avec la ligue

Déco: une personne (le chef au décollage) avec quelques connaissances des conditions de vent locales

Atterro: personne

Évaluation GPS, établir le classement: FSVL

Remise des prix (facultative): un speaker – généralement le chef...

FAUT-IL UN CLUB?

En principe, non. Une organisation (touristique, p. ex.) pourrait aussi bien organiser un tel événement – mais elle aurait sans aucun doute besoin de l'étroite coopération d'un club. Ne serait-ce qu'à cause des terrains de décollage et d'atterrissage, des règles concernant la protection de la faune etc.

La Swiss League a déjà organisé de nombreux championnats – en coopérant étroitement avec les clubs.

PREMIÈRE ÉTAPE:

Prendre contact avec la FSVL: Kate, la responsable sport au sein de la fédération, coordonne toutes les informations et te présentera bientôt le chef de la ligue. Une date est alors fixée (le plus tôt possible) d'un commun accord, puis Kate inscrit la compétition auprès de la CIVL.



À quoi ressemble la journée pour une manche (t)

1. Décollage. Les pilotes peuvent attendre où ils veulent dans les airs.
2. Départ en l'air, le départ effectif de la compétition. Ici avec un «big cylinder» autour de la première balise (3): un point de tracé du GPS doit être situé en dehors du «big cylinder» avant l'heure du départ (les pilotes ont le droit de voler auparavant dans le cylindre).
3. Premier point de contournement (balise) avec un rayon de 400 m.
4. Rayon autour des balises deux et trois (la taille peut être choisie librement).
5. «End of speed section»: c'est ici que le temps est calculé – mais le pilote doit atteindre l'arrivée (6). Cela permet d'assurer que les pilotes n'accélèrent pas à proximité du sol.
6. Arrivée. Elle est toujours virtuelle. Elle peut être indiquée par une ligne d'arrivée virtuelle (400 m) ou un cylindre. Pour le public, on trace généralement une ligne d'arrivée au sol.

Il s'agit ici d'un «race to goal»: le premier qui franchit la ligne d'arrivée l'emporte. Mais différentes formules permettent de remporter des «leading points» qui récompensent le travail effectué en tête de la course.

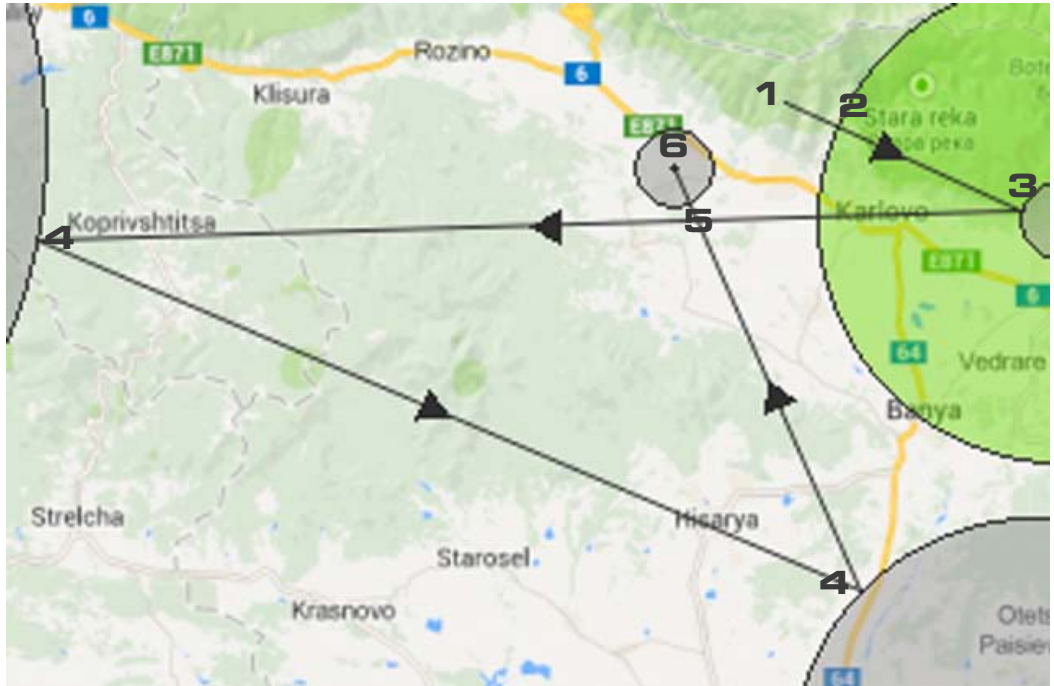
Lors d'un «elapsed time race to goal», le pilote peut prendre un départ en l'air quand il veut dans les limites de la fenêtre de départ fixée (le dernier point de tracé hors du cylindre est pris en compte).

Comme, dans ce cas, chacun attend que son concurrent ait quelques minutes d'«avance» et lui trace la voie, on procède à un départ «clock start» par blocs de 15 à 20 minutes.

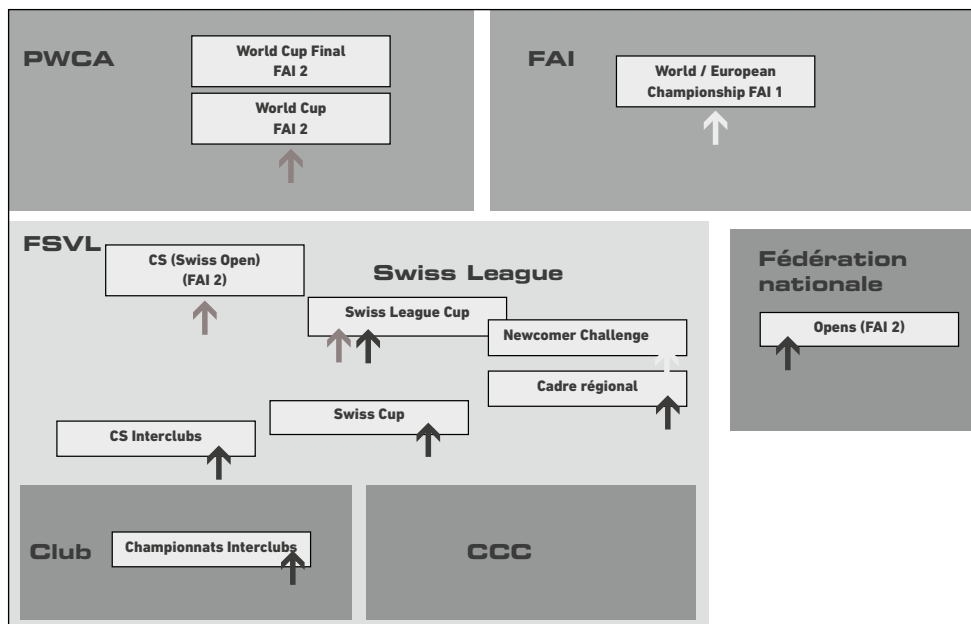
CM en Bulgarie: annonce de la manche de la journée.



ask) «normale»?



Le paysage de la compétition en Suisse



Initiative personnelle (s'inscrire et y aller)



Qualification



Sélection par un comité de la Swiss League



CHAMPIONNATS INTERCLUBS

Compétition amicale: larguer des objets à l'atterro, attraper des ballons, distances simples etc.

CADRE RÉGIONAL (parapente uniquement, organisé par la ligue elle-même)

Des pilotes de la ligue expérimentés organisent des entraînements au vol de distance dans cinq régions (Romandie, Jura, Tessin, Suisse centrale et Oberland bernois, Suisse orientale). Ouvert à tous (y compris aux pilotes CCC). Inscription: www.swissleague.ch

NEWCOMER CHALLENGE (parapente uniquement, organisé par la ligue elle-même)

Théorie, exercices en vol, débriefings. 25 participants maximum.

Conditions de participation: bonne expérience en vol thermique, quelques vols de distance. Idéal aussi pour les pilotes CCC. Inscription: www.swissleague.ch

SWISS CUP (parapente uniquement)

Compétitions organisées le weekend par les clubs avec le soutien de la FSVL. Vols de distance relativement courts et simples avec évaluation GPS. Prix, coupes et programme-cadre selon l'organisateur. Ouvert à tous les pilotes. Seuls les pilotes en possession d'une licence sportive FSVL sont pris en compte au classement. Classement général avec résultats biffables – on peut donc aussi manquer un événement.

SWISS LEAGUE CUP (organisée par la ligue elle-même ou dans le cadre d'une Swiss Cup)

Choix du site selon la météo un à deux jours avant l'événement. Infrastructure réduite à l'aspect sportif. L'accent est mis sur des vols d'entraînement instructifs et variés à l'endroit le plus adapté en Suisse du point de vue de la météo. Le CS compte également au classement général. Idéal comme entraînement de vélocité pour les pilotes CCC.

Infos et inscription: www.swissleague.ch





CHAMPIONNAT SUISSE

Compétition annuelle, généralement organisée sur quatre jours et sous forme d'«Open» (internationale) par un club, en coopération avec la FSVL et la ligue.

Le programme-cadre dépend du club organisateur.

Si la compétition n'est prévue que sur quatre jours, il faut prévoir une date de report. Elle peut alors être organisée par la ligue.

Parapente: pour les Suisses, la licence sportive FSVL est une condition préalable. Les résultats compte pour le classement mondial FAI WPRS et pour la sélection à chaque Coupe du monde.

CHAMPIONNAT SUISSE INTERCLUBS (rarement organisé)

Les clubs s'affrontent par équipes de quatre. Les femmes ont le droit de former des équipes mixtes. Ils doivent être organisés sur au moins trois jours. Vols de distance courts et relativement simples avec évaluation GPS. Le plaisir est au cœur de la compétition.

CCC

Compétition libre de vol de distance. Il existe différents portails; la Suisse et une dizaine d'autres nations utilisent XContest, l'Allemagne utilise le DHV-XC sur Leonardo, la France a son propre système. Ces vols sont saisis (officiellement depuis 2011) dans le monde entier auprès de la FAI sur WXC (www://wxc.fai.org).

AUTRES «OPEN»

Les compétitions open d'autres nations, dont un grand nombre ne sont pas organisées dans le pays concerné mais sur des sites éprouvés, en Suisse, par exemple.

Les résultats comptent pour le classement WPRS et sont pris en compte pour la qualification aux Coupes du monde.

PARAGLIDING WORLD CUP

Sept compétitions d'une durée d'une semaine qui s'achèvent par une finale d'une durée de dix jours. Infos: www.pwca.org. Qualification par le biais des deux meilleurs résultats de l'année précédente de chaque pilote. La dernière Coupe du monde organisée en Suisse a eu lieu à Grindelwald en 2008.

CHAMPIONNATS D'EUROPE ET DU MONDE

Une année sur deux, la CIVL (la division «vol libre» de la FAI) organise alternativement un CM ou un CE de parapente (compétition FAI de catégorie 1) d'une durée de deux semaines. Contrairement à d'autres compétitions, les participants sont désignés par les fédérations nationales. Le dernier CM organisé en Suisse a eu lieu à Verbier en 1993.



BUDGET

Un modèle de budget de la FSVL aide à établir le budget. Ce qui pèse le plus, c'est le transport et les remontées mécaniques. Si on peut négocier de bonnes conditions dans ce domaine, le budget ne pose pas de problème.

20% des frais d'inscription à un CS vont à la FSVL, avec laquelle un contrat-cadre est conclu.

Dans de nombreux cantons, on peut s'attendre à recevoir des sommes non négligeables par le biais de la promotion sportive ou touristique. De même, les frais liés aux remontées mécaniques, aux lunchbags et à la récupération (transports en commun) ne concernent que les journées où une manche est disputée. Pour six jours, il faut budgétiser quatre manches. Si, malgré un budget réaliste et équilibré, on fait face à un déficit, la FSVL considère une aide éventuelle avec bienveillance et sur demande.

D'une manière générale, il devrait rester une certaine somme dans les caisses du club! Un conseil: prévoir un forfait de frais de CHF 10.- par jour pour les aides.

Lorsqu'une compétition est annulée (ce qui n'est possible que pour des CS courts), les pilotes récupèrent 50% des frais d'inscription. Le reste est partagé entre l'organisateur et la FSVL.

FRAIS D'INSCRIPTION USUELS

PWC (7 Tage): 200 €

Open (6 jours): CHF 250.- à 290.-

Championnats suisses (généralement 6, minimum 4 jours): comme un Open
Swiss Cup (2 jours): CHF 80.- à 100.-

Il peut être judicieux de fixer des frais d'inscription réduits pour les pilotes étrangers (à cause du cours de l'euro etc.). Afin d'attirer quelques-uns des meilleurs pilotes, on peut inviter (gratuitement) ceux qui sont classés parmi les 50 meilleurs mondiaux. Ces pilotes sont un plus pour tous et augmentent la «valeur» d'une compétition.

NOTAM

La FSVL fait une demande de publication NOTAM en accord avec l'organisateur.

PROTECTION DE LA FAUNE

Selon les habitudes et la situation juridique locales, mais certainement pour les plus grandes compétitions, il faut contacter les gardes-faune. Il peut être sensé de définir ensemble les véritables zones de conflit (de préférence par un cylindre avec un point central).

ASSURANCE

L'organisateur et le tasksetter d'une compétition FSVL bénéficient d'une bonne assurance RC, protection juridique incluse. Ils n'endossent aucun risque. Plus d'infos sur l'aide-mémoire de la FSVL (pièce jointe).



SPONSORS

Pour les sponsors régionaux, une compétition est une bonne occasion de se montrer. En général, les contacts personnels sont plus efficaces que des démarchages compliqués. Lorsque tous les membres du club participent à la recherche de sponsors, le succès est garanti: barres de céréales chez Volg, boissons en PET chez le grossiste, prix en nature à la papeterie... Il est plus difficile de trouver des sponsors pour de l'argent liquide.

T-SHIRTS

C'est une évidence – une véritable tradition! Uniquement pour les compétitions les plus importantes (CS, PWC). Pour ça, on trouve souvent un sponsor dans notre milieu – après tout, les pilotes les portent sur tous les sites de vol jusqu'à ce qu'ils tombent en lambeaux. D'expérience, il vaut mieux organiser et payer l'impression soi-même.

CAMPING GRATUIT

De nombreux pilotes font le déplacement en voiture ou en minibus et y dorment. Un aspect qu'il vaut le coup d'organiser. Un forfait de CHF 5.- par nuit est acceptable pour tous, et ça permet au moins à l'organisateur de payer la taxe de séjour. Il faut au minimum des toilettes, une douche étant presque un luxe :-).

SOUTIEN FINANCIER DE LA FSVL

Il est possible de conclure un contrat de soutien avec la FSVL avant la compétition. Les possibilités sont définies dans le règlement, sachant que les prestations médiatiques ont une grande importance. En revanche, les organisateurs qui bénéficient du personnel de la FSVL n'y ont pas droit.

Il est par ailleurs conseillé d'avoir un responsable médias et un photographe, et de déterminer les procédures avant la compétition. De même, on peut déjà prendre contact avec les médias locaux et surtout avec le rédacteur du «Swiss Glider» avant l'événement.

LIENS UTILES

„cool & clean“

Pour une prévention efficace des dépendances lors de manifestations sportives.
<http://www.coolandclean.ch/fr/manifestations>

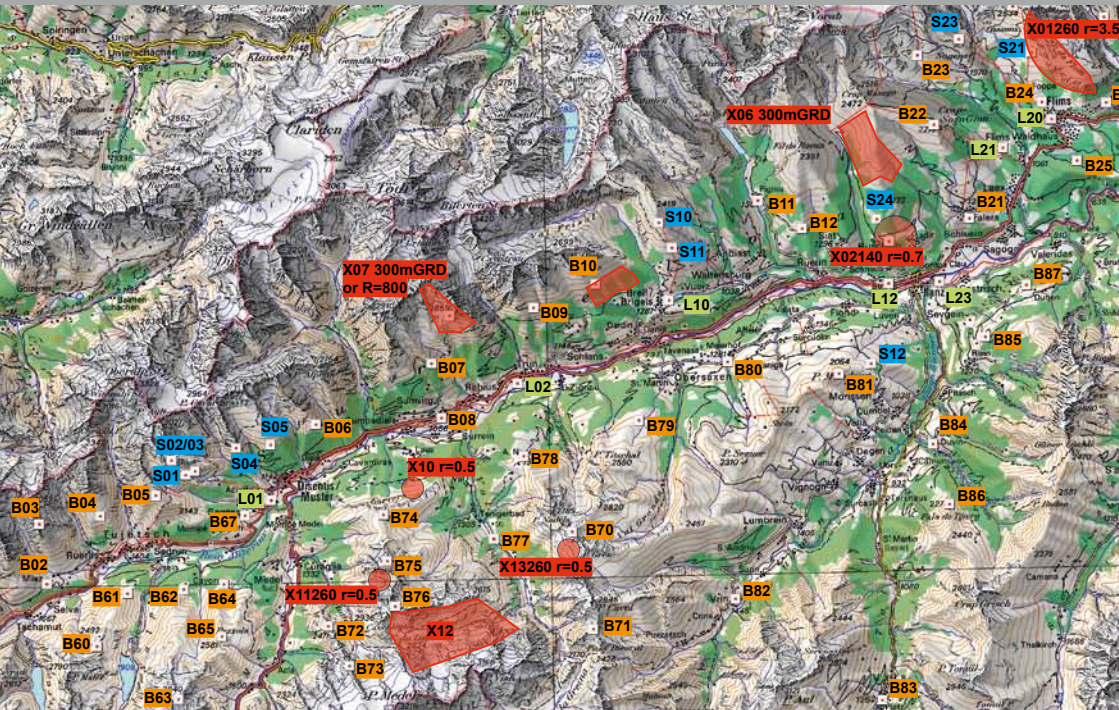
Swiss Olympiac Volunteer

Le portail national du travail bénévole dans le sport suisse.
www.swissvolunteer.ch

sportcllic.ch

Un outil Internet pour un management efficace du sport.
www.sportcllic.ch





CARTE DES BALISES

D'une manière générale, un pilote local détermine où on peut voler selon les conditions météo. Mais les ligues disposent elles aussi d'un grand savoir-faire, qu'elles mettent à disposition avec plaisir.

Quelques exemples ont été mis en ligne sur le site Internet de la ligue de parapente:

<http://swissleague.ch/League/GeneralInfo/Downloads/tabid/344/Default.aspx>

Cet outil permet d'établir une carte des balises en un clin d'œil:

<http://tools.paraglidingforum.com/pgtools/waypointplanner>

1. Définir la balise, nom et rayon inclus
2. Faire un screenshot pour la carte (ou exporter les données et les importer dans SwissMap)
3. Nouveau: exporter le fichier pour l'évaluateur et les pilotes (Format wpt: „CompeGPS“)

AUTRES IMPRIMÉS SOUVENT PRODUITS

- Carte pour les pilotes (avec les infos les plus importantes)
- Panneaux indicateurs
- Evtl. bons d'achat etc.

TERRAIN DE DÉCOLLAGE

Normalement, les pilotes ont suffisamment de temps pour décoller et monter à la base avant le départ effectif de la course, il ne faut donc que peu d'aides; sur les bons terrains de décollage, on peut même s'en passer. Un pilote test est souhaitable.

Lors d'une Swiss Cup, personne ne compte sur un médecin ou un secouriste. Lors d'un CS, si – même si ce n'est pas obligatoire.

Le chef au décollage (de préférence un pilote local expérimenté avec une certaine autorité qui reste à ce poste pour toute la durée de la compétition) intervient en cas de problème et bloque la fenêtre de décollage lorsque les conditions se dégradent trop. Il doit savoir si la fenêtre de décollage peut être prolongée (cela fait partie du briefing).

Lors de compétitions importantes, il faut une balance au décollage afin de permettre aux pilotes de se peser ou à l'organisateur de peser un pilote pour vérifier le poids total autorisé (pilote + 33 kg).

TERRAIN D'ATTERRISSAGE

Pas de personnel nécessaire, le temps est calculé via GPS. En revanche, il faut fixer toutes les règles nécessaires avec les propriétaires de terrain et les fermiers avant la manifestation. Une semaine avant la compétition, leur rappeler de faucher les terrains.

S'il y a du public, en particulier des enfants, près du terrain d'atterrissage, il faut penser à le délimiter (ruban de signalisation FSVL).

SERVICE DE RÉCUPÉRATION

Pour les compétitions de parapente en Suisse, la récupération se fait presque toujours en transports en commun. Dans certaines régions, des forfaits ont pu être négociés avec les entreprises de transport, mais souvent au prix de gros efforts. Il est plus simple de rembourser les pilotes concernés.

Noter que le transport rémunéré de personnes ne peut être effectué que par des chauffeurs professionnels. L'aide-mémoire de la FSVL donne des informations adéquates.



FRÉQUENCES RADIO

Les radios à bande 2 m, illégales en Suisse, sont obligatoires au niveau international pour des raisons de sécurité; seules les radio 2 m permettent de communiquer avec des blessés sur de longues distances et derrière les crêtes des montagnes. Il est bon que la fréquence 2 m d'une remontée mécanique soit définie comme fréquence d'urgence dans la mesure où elle peut être communiquée de manière officielle. Souvent, les organisateurs peuvent emprunter des radios aux remontées mécaniques. De nombreux pilotes ont leur propre radio 2 m.

Même si seulement 20% des pilotes ont une radio en vol, c'est quand même un immense gain en termes de sécurité puisqu'ils servent de relais volant en cas d'accident.

QUARTIER GÉNÉRAL

Le QG est utilisé pour l'inscription sur place et après chaque manche pour le téléchargement des GPS. Mais compte tenu des possibilités offertes en ligne, il a perdu de son importance: les résultats sont publiés sur Internet et les réclamations peuvent être effectuées par mail (ou téléphone).

Ainsi, le QG est différent selon les organisateurs:

- Classique: une salle dans l'hôtel «officiel»,
- Optimal: une salle (fermant à clé) près de l'atterro,
- Ou encore: une tente à l'atterro, où les évaluations ont lieu par beau temps.

Ce qui est important, c'est d'avoir accès à Internet, sachant qu'une bonne liaison téléphonique 3G suffit (la FSVL prend les frais en charge). Si l'accès Internet sans fil est mis à la disposition de tous, il faut qu'il soit très rapide. Le mieux, c'est que le prestataire soit un sponsor (demander la liaison la plus rapide pour toute la durée de la compétition).

«ÉVALUATION»

Lors de l'inscription, l'«évaluateur» (un pilote doué en informatique ou un informaticien) télécharge la liste des balises sur les GPS des pilotes; après les manches, il télécharge les tracés pour établir le classement. Pour les CS et les Swiss Cups, la FSVL met un évaluateur à disposition gratuitement.

Pour les Opens aussi, un évaluateur FSVL peut être engagé. Certains organisateurs profitent aussi de la possibilité d'emprunter le «set câble» (câbles adaptés aux divers GPS) de la FSVL.

INSCRIPTION

Les pilotes s'inscrivent sur le site Internet de la FSVL. Pour les CS, la FSVL s'occupe aussi des encaissements. Les listes des participants sont générées par la FSVL et envoyées à l'organisateur et à l'évaluateur.

LUNCHBAGS

Les lunchbags sont courants lors des compétitions les plus longues. Mais ce n'est absolument pas une obligation, surtout pas pour les Swiss Cups.

Le contenu varie mais se compose en général d'un sandwich, d'un fruit et d'une barre de céréales.

Juste avant le départ

DÉCISION MÉTÉO AU PRÉALABLE

Conformément au règlement sportif, on décide avant le début de la compétition si elle pourra avoir lieu. Le chef de la ligue apporte son soutien à l'organisateur pour prendre cette décision. La commission officielle se compose de l'organisateur, de la FSVL et du chef de la ligue, sachant que la voix de l'organisateur a évidemment le plus de poids.

CCSS: SYSTÈME D'INSCRIPTION

Le CCSS (Cross Country Safety System) est un outil de la ligue basé sur les SMS qui permet aux pilotes de s'inscrire eux-mêmes (en plus de la liste des participants). Les pilotes peuvent ainsi signaler leur retour chaque jour par SMS. L'avantage de cet outil, c'est d'une part une meilleure vue d'ensemble, et d'autre part une meilleure communication avec les pilotes: le responsable peut envoyer un SMS à tous les pilotes à partir de son propre téléphone, pour annuler une manche, p. ex. On peut bien sûr aussi envoyer un SMS individuel à chaque pilote, pour demander à ceux qui se sont posés quelles sont les conditions, p. ex.

INSCRIPTION SUR PLACE

Lors d'un CS, la veille et le matin, lors d'une Swiss Cup, le matin de la compétition; les participants viennent d'inscrire personnellement.

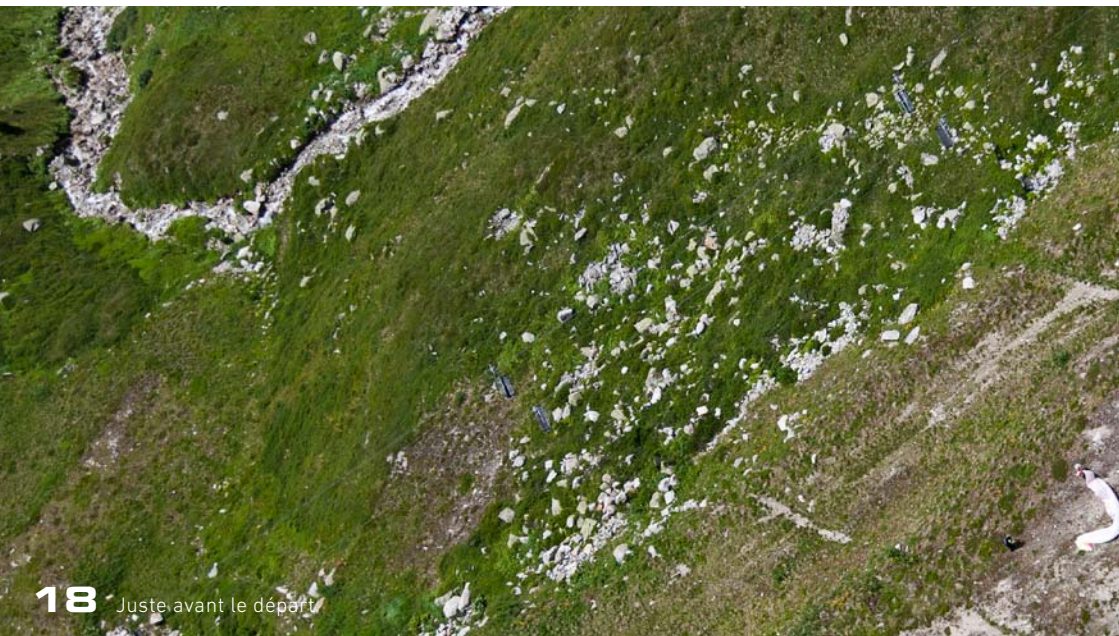
Il est bon que trois aides soient à disposition:

- une personne contrôle les inscriptions dans le CCSS,
- une personne est chargée de la remise du matériel (t-shirts, carte des balises etc.),
- une personne est flexible en cas de besoin.

Un employé de la FSVL se charge des encaissements (contrôle et paiements) et fait signer l'avis de non-responsabilité (nécessaire uniquement si le pilote ne s'est pas inscrit en ligne).

L'évaluateur (FSVL) télécharge les balises sur les GPS des pilotes.

En général, un employé de Flytec est également présent pour répondre aux questions des pilotes.



BRIEFING GÉNÉRAL

Normalement, un briefing général a lieu avant la première manche. Sujets standard abordés:

Câbles, espaces aériens, systèmes de vent de vallée et endroits sous le vent, ce à quoi il faut faire attention par rapport aux trois conditions météo standard SO, NO et NE, particularités des terrains de décollage et d'atterrissage, service de récupération, camping sauvage, numéro sur l'aile, paramètres GAP, système de niveaux (1: volable, 2: difficile mais encore ok, 3: la manche devrait être annulée), vol dans les nuages, ce qu'il faut faire en cas d'accident, ouverture minimum de la fenêtre de décollage (1min / pilote et déco).

TASK COMMITTEE

Lors de compétitions internationales, un task committee est mis en place; il est composé de deux pilotes et de l'organisateur. Lors d'un Championnat suisse, l'organisateur propose les tasksetters de son choix (en général le chef de la ligue ou un représentant de l'organisateur ainsi qu'un pilote connaissant le site).

SPÉCIALISTE MÉTÉO

Il doit être désigné avant la compétition et joue un rôle déterminant. Normalement, il s'agit du chef de team de la Swiss League ou de son remplaçant. Les ligues travaillent par ailleurs avec les prévisions de MétéoSuisse.



Au cours des journées de vol

SÉCURITÉ

Normalement, nous demandons aux pilotes de contacter directement la Rega en cas d'accident grave, afin de ne pas perdre de temps. Pour tous les autres incidents, on désigne un responsable sécurité facilement joignable par téléphone. Lors des CS, c'est Kate qui remplit cette fonction.

- Il est bon de connaître un «sauveteur arboricole».
- Il est conseillé d'avoir un secouriste au déco (éventuellement un employé des remontées mécaniques).
- Il est conseillé d'avoir un pilote local disponible sur le tracé de la manche, en voiture et équipé d'une radio. Il peut donner des informations sur les conditions au directeur de course et sert aussi de contact à l'organisateur pour les pilotes qui se trouvent dans des vallées reculées.
- Toutes les compétences relatives à la sécurité doivent être clairement définies, en particulier concernant le droit d'interrompre une manche. Normalement, il s'agit du directeur de course, éventuellement du chef de la ligue.

TÉLÉCHARGEMENT GPS

Un évaluateur FSVL remplit cette fonction avec son matériel adapté. Kate est présente pour les tâches administratives.

Le chef de la ligue et/ou le directeur de course sont présents à l'atterro en cas de questions ou de problèmes.



EXEMPLE D'UNE JOURNÉE TYPE

8h	Les bulletins météo sont en ligne, infos aux pilotes par SMS, heure de la montée au déco ou du briefing affichée.
11:00 Uhr	Briefing au décollage: météo, task, horaires, dangers, particularités. Après le briefing, les pilotes devraient avoir 20 min. à disposition avant l'ouverture de la fenêtre de décollage.
11h45 (jusqu'à 14h)	Décollage au sol: les pilotes peuvent décoller quand ils veulent dans le cadre de cette fenêtre de décollage.
12h30 (jusqu'à 15h)	Départ en l'air: le départ effectif de la manche. En cas de conditions difficiles, un «clock start» (elapsed time race to goal with clock start) peut également être donné, afin que tous les pilotes n'aient pas à attendre ensemble le départ en l'air. On donne alors des départs par unité de temps (15 min.). Plutôt rare.
12h30	Premier atterrissage: les pilotes sont sur le parcours. Le directeur de course peut se renseigner sur les conditions à la radio. Si elles sont rudes, les pilotes se manifestent généralement d'eux-mêmes. Le pilote local qui se trouve sur le tracé renseigne de temps en temps le directeur de course sur les conditions. Éviter toute conversation superflue, sinon, les autres pilotes coupent la radio. Un SMS de masse ne doit être envoyé que pour arrêter la manche.
15h	Premier atterrissage: les plus rapides atteignent souvent l'arrivée à une moyenne de 35 km/h ou plus si les conditions sont bonnes (deltas et parapentes). En course, les premiers hommes sont faciles à reconnaître, à annoncer et à photographier, les premières femmes sont plus difficiles à discerner. Les pilotes qui se sont posés sont inscrits sur une liste ou invités à signaler eux-mêmes leur retour (ce qu'on oublie souvent à l'arrivée).
15h - 15h30	(Une demi-heure après le premier atterrissage, c'est suffisant): ouverture du bureau de course afin que les pilotes puissent télécharger leur tracé.
17h	Les derniers pilotes se posent.
17h20	Un classement provisoire, un rapport journalier et éventuellement des photos sont en ligne.
20h	SMS pour informer du déroulement probable du lendemain.



Après la compétition

REMISE DES PRIX

La remise des prix peut être organisée simplement, dans un cadre restreint, mais elle doit toujours mettre en avant le panache et les performances des athlètes. Evtl. podium et mur pour les sponsors. Une table devrait être installée pour les coupes et les prix.

- La FSVL met à disposition les bannières et les coupes.

- Des prix en nature sont souhaitables; distribuer ce qu'on a à disposition.

Il est important que la remise des prix ait lieu rapidement après la dernière manche; prendre une photo des vainqueurs – trois par catégorie, rapprochés et le plus enjoués possible :-)



TRAVAIL MÉDIATIQUE

- Un photographe devrait avoir pris des photos attrayantes. Principe de base: plus les photos sont réussies, plus la couverture médiatique est importante. C'est aussi le cas pour le «Swiss Glider».

- Le responsable média prend contact avec les médias (le faire le lundi jusqu'à midi, ce qui a fait ses preuves). Il peut être soutenu par la ligue, mais de l'aide avec la presse locale est souhaitable.

- Télévision: Niels Dachler vérifie si il y a une fenêtre disponible à la télé suisse. Il connaît très bien les responsables au sein de la SF et produit de l'excellent matériel. Niels est financé par le budget de la ligue ou, sur demande, par la FSVL.

Les apparitions médiatiques de la ligue de parapente peuvent être consultées en ligne:

<http://swissleague.ch/League/Media/tabid/292/Default.aspx>

| Berner Dominanz am Himmel



INTERLAKEN-GRONDIS. Die Berner sind die besten Gleitschirmflieger der Schweiz. An der vierstägigen SM in Grondis haben sich unter den besten zehn nicht weniger als sieben Berner klassiert. Der neue Schweizer Meister ist Stefan Wyss aus

Unterseen. Er besaß unter anderem den zweifachen K-1-Sieger Chrigel Maurer hinter sich, der am Schluss Vierton wurde. Auch die beiden Schweizerin sind neue Oberländerin: Regula Strosser aus Matten, 100. und

«20 minutes» n'hésite pas à couvrir les compétitions de parapente.



Photo David Birri

Contact:

Fédération Suisse de Vol Libre (FSVL)

Département Sport
Kate Linwood
8008 Zurich
Tél. 044 387 46 87

Ligue de parapente

Martin Scheel
7000 Coire
martin@azoom.ch
Tél. 079 44 55 163

Ligue de delta

Thomas Koller
thomas@nbflyers.com
Tél. 079 607 40 58