

23 décembre 1996

**"BOURDON" :
PLAIDOIRIE POUR UNE AUTRE COMPETITION**

La politique de la fédération française de vol libre promeut l'image d'une pratique de haut niveau. Ses équipes glanent coupes et trophées aux quatre coins de la planète pour témoigner de leurs aptitudes à représenter, à leur façon, une commune, une région, une fédération, ou même une nation. La compétition régionale anime la vie des ligues et des clubs avec les mêmes objectifs. Il n'est fait état que de compétiteurs brillants, témoignant du dynamisme de l'activité.

Mais, face à un matériel ayant formidablement progressé, les individus ne semblent guère avoir évolué parallèlement. Ils représentent pourtant l'élite de la discipline pour les critères fédéraux. Ils mettent en exergue les valeurs de notre société : individualisme et opportunisme.

La vitrine de notre sport mériterait de présenter d'autres qualités humaines que celles pronées par notre société.

Quel avenir peut-on espérer pour un microcosme qui calque son évolution sur les convulsions d'une société menacée d'impasse, dans une fourmilière qui dépense son énergie à gérer des crises de croissance sans vision de son avenir? La jungle urbaine pèse déjà suffisamment sur la plus part d'entre nous pour que nous puissions légitimement espérer côtoyer d'autres valeurs le temps d'un week-end. Qu'avons nous à gagner à subventionner la guerre dans nos rangs? Les clubs ne sont-ils pas suffisamment divisés pour que l'on monte leurs adhérents les uns contre les autres?

La compétition est stérile dans sa forme actuelle. Tel le phénix, elle brûle les produits de l'activité à chaque saison pour mieux paraître au printemps suivant.

A la façon d'un écobuage sauvage, elle ruine les fondements de notre activité, ravinant chaque année un peu plus les rangs des jeunes pousses. Les nouveaux talents qui naissent dans nos rangs revendiquent leur identité en réclamant toujours plus d'informations utiles à leur progression. Ils sont le sang neuf de nos activités. Ils imposent partage des expériences et remise en question du savoir. Drainer ceux-ci vers des pratiques isolées et élitistes, c'est saigner les clubs et empêcher leur régénération: c'est du génocide culturel! Et, s'ils ne sont pas rentiers ou largement financés pour incarner les rêves et les frustrations de ceux qui ne quitteront jamais le sol, c'est aussi hypothéquer leur avenir. A la recherche d'une reconnaissance sociale qui leur échappera, les champions d'aujourd'hui traversent les classements comme des météores à la poursuite de leurs rêves. Ils épuiseront l'énergie emmagasinée à réintégrer les rangs d'une société qui ne les a pas attendu pendant leur intermèdes planants.

Je noircis le tableau, pensez-vous. Mais force nous est pourtant de constater que la compétition génère ses propres ressources.

Comme toute activité économique libéralisée, la compétition rassemble les énergies autour des voies les plus porteuses de son développement en éliminant au passage les plus faibles.

L'hydre n'a pas besoin d'aides pour survivre!

L'économie du vol libre s'est adapté plus vite aux mutations des techniques et des mentalités que ses dirigeants. Les constructeurs qui l'ont compris trop tard se sont plantés. Certaines structures négocient déjà ce virage en vendant de la haute performance ou du record facile. La compétition est la vitrine de cette mouvance. Sa dernière création, la P.W.C. , a mis les structures fédérales à la traîne de sa dynamique. Elles sont maintenant bousculées par les budgets qui déboulent dans son sillage. Les équipes nationales ou régionales éclatent au profit des teams. La majorité des constructeurs, complice, surenchérit dans la performance pure, celle des lauriers rapides. C'est la politique de l'arène où l'on canalise l'attention du public pour mieux contrôler ses agissements. On y distingue vite les vainqueurs et les vaincus et cela est propice à des décisions industrielles rapides. Il devient plus facile de prédire les réactions d'un marché sous influence, et cela rassure les investisseurs. Et en effet, quoi de plus logique que cette évolution, à l'image de celle qu'ont déjà connu d'autres sports plus médiatisés?

Mais alors nous, licenciés de base, qu'avons nous à faire là-dedans?

**Faute de ne pas dicerner la richesse de notre présent,
nous sommes en train de coucher notre éthique sur le billeau de notre insatisfaction!**

**En subventionnant la compétition, fédération et constructeurs se liguent pour nous
vendre la hache.**

Il nous est proposé de nous identifier à des pilotes aux nerfs d'acier, Rambos du vol libre, bêtes de combat affûtées, toujours prêts à tailler leur route dans les turbulences pour aller surfer les rouleaux sous le vent. Pour seules retombées, nous avons à suivre l'inflation des performances, vers l'aile de sport prétendument accessible. Avec notre bénédiction, les constructeurs scient actuellement la branche sur laquelle le parapente a assis son accessibilité, avec nous dessous : l'amortissement. Mais comment peut-on prétendre avoir des comportements amortis en réduisant les traînées aérodynamiques à haute vitesse? Mais cela n'a pas l'air de choquer grand monde que ces espars semi-rigides, gonflables ou non, soient sensés maintenir leur profil contre vents et marées : on nous ressert les Génair "dynamite". Décidément, en vol libre, tout vient, tout passe, mais rien ne lasse! Mais c'est un autre débat.

**Les caisses fédérales doivent-elles servir d'intermédiaire pour subventionner ces cirques
en voie de privatisation?**

De quelle vision de notre futur cela relève-t-il?

Peut-être de la satisfaction de pouvoir désigner des objectifs clairs, construire des actions faciles à gérer, faciles à présenter aux autorités de tutelle, et de disposer, à court terme, de retombées médiatiques gratifiantes en cas de succès. Il est sûrement plus difficile de vendre une politique à long terme visant à infléchir les statistiques des accidents.

Il est tentant de promouvoir l'image d'une activité jeune et dynamique, "fun" et technique, alors que la moyenne d'âge des pratiquants dépasse trente cinq ans et que la première sélection qui s'impose à celui qui veut aborder l'activité est celle de l'argent. Il nous rend inégaux devant la performance et, bien plus grave, devant la sécurité! Car cette sécurité a un prix, et même un marché dynamique, bien mal épaulé, pourtant, par des avis contradictoires.

Le faible potentiel des ailes de parapente, 250 heures en moyenne, accroît cette ségrégation et empêche une gestion communautaire du type de celle des machines de vol à voile. Peu d'échos se font entendre dans cette voie de recherche, alors qu'elle aurait beaucoup à apporter à notre activité, et à la vie associative en particulier. **Au contraire,**

la compétition accentue la dérive individualiste de notre sport, et cela semble malheureusement satisfaire la majorité des pratiquants, accoutumés à vivre leur existence de la sorte.

Dans l'immédiat, je propose une manifestation qui est une alternative conviviale à la compétition dans sa forme actuelle : le boycott des classements des compétitions, avec un pointage ramené au décollage. Pour affirmer que notre première motivation est le plaisir de voler ensemble à la découverte d'autres passionnés et d'autres sites, concentrons notre attention sur l'enrichissement de l'expérience technique et humaine de chaque participant. Recherchons les moyens de lui permettre l'accès à l'information la plus récente, même au stade de la réflexion, de lui donner des basses d'évaluation, des objectifs, et la volonté de construire un projet d'enrichissement de sa pratique.

Mais il faut, pour cela, aller bien au delà de la bouillie d'informations assénée au cours du briefing de manche, avant formation du train d'aveugles habituel. La compréhension de ces informations trop vite éludées dépend encore trop souvent de votre capital sympathie auprès des cadors locaux, ou, plus généralement, de votre situation géographique ou financière, et de votre disponibilité dans les jours précédents la compétition.

L'essentiel des paroles entendues sur les décollages reproduit encore de façon caricaturale des relations de type maître-élève. Ce sont des monologues proches de l'intoxication qui reflètent la position que la majorité des pratiquants a connu dans son face à face avec les enseignants. Ce type de paroles ne souffre pas de contestation et se retranche derrière un jargon auquel les débutants doivent reconnaître les pilotes initiés et les compétiteurs. Chacun fait de son mieux pour jouer le meilleur rôle dans cette comédie. Les quelques informations utiles sont noyées dans le bruit de fond.

Nous oublions facilement que les chances de survie d'un groupe social sont directement liées à sa capacité à capitaliser les connaissances des individus qui le composent et de leur diversité?

A tous les niveaux de pratique, il nous donc faut apprendre à analyser, synthétiser et formuler pour communiquer, partager, ou simplement obtenir des réponses fiables à nos interrogations.

Apprenons aussi à douter de nos propres connaissances et intégrons la diversité de nos expériences pour remodeler sans cesse notre perception du vol. C'est la meilleure assurance de pérenniser notre pratique sans connaître de lassitude.

Défendre l'existence d'un tel espace de liberté est bien ingrat de nos jours. Les structures associatives s'alourdissent pour répondre à leurs obligations de gestion, de représentation et de communication externe. Par moment, le monstre associatif semble se nourrir de lui-même, comme un serpent qui se mord la queue. Alors, prenons garde à ne pas perdre de vue notre identité et, au risque de trancher avec notre quotidien, recherchons des initiatives visionnaires, basées sur des actions à long terme, pour pérenniser et développer notre culture du vol et notre solidarité. C'est un vrai projet politique : un choix de coeur pour un futur différent!

Car voler a toujours été croire en ses rêves au point de s'y suspendre, affranchir son esprit d'une part de sa lourdeur terrestre, croire en l'utopie pour avoir une chance de la vivre, ici et maintenant!

Des exemples d'initiatives qui vont en ce sens (Midi-Pyrénées) :

- *la Coupe Régionale de Distance organisée au sein de la Ligue Midi-Pyrénées qui applique, dans son classement individuel, des bonnus significatifs aux vols accomplis en équipe (20 à 40 % de points supplémentaires par rapport aux barèmes de la C.F.D.)*

- *le trophée Laurent COMBES : compétition conviviale, organisée chaque année à MOULIS (09) par le club Effet de Fun, associant plusieurs pratiques sportives au sein des équipes concourant.*