

L'ÉMERGENCE DU VOL LIBRE FRANÇAIS. UNE ANALYSE PAR LES CONFLITS

Dominique Jorand

Maître de conférences

Université Joseph Fourier – Grenoble 1

Recebimento/Aprovação:

Artigo selecionado pela Comissão Científica do Congresso “Sports, violence and racism in Europe”, realizado na Universidade Rennes 2/França, em maio de 2007

Résumé

L'émergence de nouvelles pratiques sportives se manifestent par des conflits, des adaptations La définition de la « pratique légitime » constitue l'enjeu central de ces espaces sociaux (Bourdieu). Les différents groupes en présence tendent à imposer leur propre « vision du monde », leur conception de l'activité au travers de leurs schèmes de perception et d'appréhension de la réalité. Les propriétés techniques, physiques, réglementaires d'un sport limitent l'éventail des usages possibles. Mais dans la gamme des variations existantes, il est marqué à chaque instant de son histoire par l'usage dominant qui en est fait. Le vol libre français en constitue un excellent exemple avec l'apparition de l'aile delta à la fin des années 60 et sa disparition au profit du parapente dans les années 80. L'histoire du vol libre ne s'est pas construite sans heurt et sans tension. Des différends, des antagonismes, des conflits se succèdent et structurent cette nouvelle communauté. Leur analyse permet de mieux comprendre les différents enjeux techniques, économiques, culturels ou politiques au cœur de l'activité et objets de ces luttes.

Mots clés: Vol libre, Pratique légitime

L'émergence de nouvelles pratiques sportives et la transformation de plus anciennes se manifestent par des conflits, des adaptations, des rénovations. La définition de la « pratique légitime » constitue l'enjeu central de ces espaces sociaux (Bourdieu, 1972, 1979, 1980). Les différents groupes en présence tendent à imposer leur propre « vision du monde », leur conception de l'activité au travers de leurs schèmes de perception et d'appréhension de la réalité. Bien qu'il s'agisse ici surtout de violence symbolique au travers de luttes de définitions et de conception d'une activité,

différentes pratiques sportives connurent des conflits importants au point d'aboutir à l'usage de la violence physique dans certains cas extrêmes. Les zones de rupture où se rompent les anciennes légitimités sont des lieux de prédilection pour une sociologie du sport judicieuse. Donner une signification au désordre apparent, à ce qui échappe provisoirement aux interprétations habituelles, devient un enjeu essentiel. Une dynamique de recherche, portant sur les évolutions de plusieurs activités sportives distinctes, permet aujourd'hui à cette connaissance théorique de devenir plus adéquate (Defrance, 1989 ; Pociello, 1995 ; Bessy, 1994 ; Hoibian, 1995 ; Waser, 1995 ; Michot, 1997). Les propriétés techniques, physiques, réglementaires d'un sport limitent l'éventail des usages possibles. Mais dans la gamme des variations existantes, il est marqué à chaque instant de son histoire par l'usage dominant qui en est fait.

Dans ce cadre d'analyse, notre étude porte sur une activité aérienne de création récente. Apparue au début des années 70 en France, le vol libre fut l'une des quatre activités sportives retenues comme base de travail dans la genèse de « l'espace des sports » (Pociello, 1981). Une enquête INSEP-CORDES (467 questionnaires) réalisée en 1979 par Christian Pociello a permis de mettre en évidence les conditions sociales d'émergence de cette activité « californienne » et de décrire les pratiques « libéristiques » de l'époque. Une deuxième enquête (615 questionnaires) et une trentaine d'entretiens menés en 1995 (Jorand, 2000) ont permis d'obtenir une vue diachronique sur cette jeune activité en pleine évolution. En effet, ce paragon des nouvelles activités de glisse s'est profondément transformé. Une nouvelle modalité de pratique, le parapente, a presque complètement supplanté l'activité originelle, l'aile delta. En France, le nombre de nouveaux deltistes est depuis plusieurs années largement inférieur au nombre des abandons. L'histoire du vol libre français ne s'est pas construite sans heurt et sans

tension. L'analyse formulée en terme de « *champ social* » permet d'appréhender l'espace social du vol libre comme un univers multiple ayant ses propres enjeux économiques, symboliques, techniques, sportifs. Tout en partageant une même passion, différentes fractions se sont affrontées pour définir la pratique légitime et recueillir les profits disponibles. Des groupes d'intérêts économiques, politiques, médiatiques, éthiques se sont opposés. Sans oublier l'intérêt au désintéressement des bénévoles qui dépensent du temps, de l'argent, de l'énergie pour les gratifications symboliques. Tous ces intérêts particuliers se sont retrouvés pour défendre l'existence et la spécificité du vol libre. Des règles de fonctionnement propres à l'activité se sont dégagées peu à peu. La redéfinition sociale de l'activité et les recatégorisations symboliques qui s'opèrent dans de telles occasions sont déterminantes. Les oppositions qui structurent le champ étudié se renforcent et constituent la manifestation les diverses conceptions de l'activité. L'entrée par l'analyse des conflits, qu'ils soient d'ordre éthique, idéologique ou technique, permet de comprendre la nature des différents enjeux. En dépassant l'analyse descriptive des conduites et des modes d'organisation, ce cadre théorique permet de mettre au jour les processus d'émergence et de recomposition qui se sont réalisés. La structure actuelle du vol libre français est la conséquence directe d'un processus historique, « *le produit des luttes antérieures pour transformer ou conserver la structure* » (Bourdieu, 1987, 56).

I. Deux visions originelles du vol libre en opposition

Pendant l'été 1972, quelques Français, en déplacement aux USA, sont conquis par le *hang gliding* qui se développe sur les dunes californiennes depuis le milieu des années 60. Ces pilotes de planeurs ultra-légers revendiquent un tout nouveau type de

vol, une façon de piloter différente de ce qui existait jusqu'alors. Le hang gliding sera rebaptisé « vol libre » en arrivant en France. Cette dénomination, reprise dans la plupart des pays du sud de l'Europe, résume bien l'état d'esprit des premiers pratiquants face aux utilisateurs habituels de l'espace aérien. L'homme et la machine ne font plus qu'un. Le pilotage devient sensitif, instinctif. Le corps remplace les commandes habituelles. L'homme vole de ses propres ailes, loin de la complexité des ailes artificielles des autres aéronefs. *«L'aile libre est un sport où l'on ne cherche pas à écraser la Nature, mais à s'y fondre».*ⁱ

Christian Paul-Depasse importe la première aile delta, fin 1972. Il fonde le club «*Delta-Plane*», première association française de «*vol à voile ultra-léger*» et se lance dans la production de première aile delta française, le «*Delta-Plane*». Il est rapidement concurrencé par le «*Delta Manta*», production d'un fabricant de cerfs-volants humains, Bernard Danis, connu depuis 1964 par ses spectacles nautiques dont le clou consiste en une démonstration de vol tracté derrière bateau sous une petite aile delta. Au-delà de la simple concurrence commerciale, ce sont en fait deux modèles de pratique du vol libre qui s'affrontent. Les «*homme-oiseaux*» menés par Christian Paul-Depasse s'opposent aux «*cerfs-volistes*» de Bernard Danis. *Aviasport* et *Pilote Privé*, deux revues aéronautiques qui publient une rubrique mensuelle consacrée à l'aile delta, constituent leur tribune respective. Christian Paul-Depasse défend une activité ludique et écologique : *«De là, nous en sommes venus aux premières compétitions. Des «rassemblements», plutôt, au sens où les passionnés de la moto emploient ce mot. Avec un petit côté festival où l'on met l'accent plus sur l'esthétique que sur la lutte où les concurrents cherchent à se dépasser et écraser le voisin. C'eût été contre l'esprit de notre sport. (...) Nous avons donc pensé non pas à des compétitions où entrait en jeu la*

notion de rivalité, mais à des sortes de jeux en commun dont le but était de se fondre le mieux possible à cet élément naturel qui est l'air.»ⁱⁱ

Face à cette conception, Bernard Danis promeut une activité axée vers le «spectacle» et une «sportivisation» accélérée. Pour les cerfs-volistes, il s'agit d'abord de vols de démonstration, de véritables spectacles. « *La traversée de la capitale auvergnate par le "Danis Circus" (une trentaine de véhicules tous munis d'ailerons pliés sur la toiture) et son escalade routière du Puy de Dôme comptèrent parmi les plus hauts moments de ce sympathique rassemblement.»ⁱⁱⁱ Les commentaires qui accompagnent les sorties du Danis Circus soulignent la prise de risques et l'affrontement d'une « *nature cruelle* ». Le public apprécie ces spectacles, mais ne se bouscule pas pour prendre la place du « *cascadeur* » cerf-voliste. Et ce dernier refuse le plus souvent d'enseigner la pratique à un éventuel futur concurrent. Yannis Thomas, qui vole en tracté autour de la Tour Eiffel en juillet 1972, décrit une activité trop exigeante, trop dangereuse pour devenir un sport : « *Jamais on ne fera d'école de cerf-volant ; ce ne sera jamais un sport pour tous. Il demande trop de concentration. Tu n'as pas le droit de faire une seule faute. Les jeunes arrivent et me demandent comment construire leur cerf-volant ; autant leur donner tout de suite l'adresse d'un croque-mort.* »^{iv} Les nouveaux adeptes sont ainsi confrontés à deux types de pratique. Le retour vers la nature, la simplicité, l'esthétique, les jeux en commun, ces valeurs sportives constitutives des sports californiens sont présentes dans les discours des disciples de C. Paul-Depasse. Les hommes-oiseaux défendent un vol libre en harmonie avec la nature. Le groupe de B. Danis promeut pour sa part des valeurs du sport classique. Le record, la compétition, le règlement caractérisent la démarche des cerfs-volistes.*

II. La naissance difficile de la Fédération française de vol libre

Aucune réglementation spécifique n'a encore été créée en France. Les premiers accidents sont très médiatisés. Jacques Delacour se tue au bout de dix secondes de vol devant les caméras de l'ORTF, le 28 juillet 1974. Le présentateur-vedette, Léon Zitrone, commence la «grande messe» du journal télévisé de 20h par ces mots : « *Regardez cet homme, dans 10 secondes, il sera mort !* ». Cette annonce éclipse complètement le premier vol depuis le Mont Blanc réalisé le même jour par Bernard Danis et son équipe. Trouver une assurance-responsabilité civile aérienne, seule obligation réglementaire, devient le problème majeur des libéristes français. L'ensemble des assureurs habilités à délivrer ce type d'assurance refuse très rapidement toute couverture. D'autres problèmes surgissent et voilent l'horizon des quelques dizaines de « *moniteurs* » qui commencent à exercer leur nouveau métier. Des interdictions de vol sont prises par des maires et des préfets. Des rumeurs sur l'émergence d'une réglementation circulent. La nécessaire création d'un groupement représentatif, admise par une majorité de pratiquants, constitue un nouveau support de conflit entre les tenants de l'éthique californienne et les tenants du vol compétitif. Les défenseurs d'une libre pratique individuelle du «*vol à voile ultra-léger*» s'opposent aux promoteurs d'un fort développement commercial. Un premier projet d'*Association française de vol ultra-léger* est défendu par *Pilote Privé* fin 1973. Ce projet est combattu par les «*vrais sportifs*», défenseurs d'un «*pur hang gliding*» non contaminé par le commerce : « *N'ayez plus honte d'avouer que vous n'aimez pas le ski* ». *Telle est la publicité d'une revue de voyage invitant ses lecteurs à aller retrouver un soleil exotique en février. Telle pourrait être aussi la publicité de ceux qui vivent du «hang gliding», puisque cette activité est malheureusement très vite devenue un véritable commerce. On songe à la*

création d'une association, dont les statuts seraient d'ailleurs déjà déposés, excellent moyen de canaliser les adeptes et sympathisants du vol ultra-léger vers des structures hautement rémunératrices. Les instigateurs de la réglementation à tout crin devront s'attendre de la part des vrais sportifs à d'importantes forces d'inertie.»^v. Au printemps, les deux revues se rejoignent sur un éventuel recours au Réseau des sports de l'air. Le RSA, qui regroupe les constructeurs amateurs d'avions, est en pleine expansion. Si le but semble être le même, les stratégies sont différentes. Aviasport exprime toujours son aversion pour les « acrobates » et les « risque-tout inconscients » qui sont la cause de tous les problèmes. Leurs excès commerciaux et médiatiques menacent la pratique individuelle d'un sport peu coûteux. Le RSA et ses sections régionales et départementales semblent représenter la meilleure solution pour faciliter le regroupement de ces individualités. Pilote Privé « regrette » le rejet de Bernard Danis pour diriger une éventuelle association de vol libre. Il « défend » une autonomie totale vis-à-vis des pouvoirs publics. Le RSA qui ne s'occupe que d'attribuer des certifications de prototypes représente la solution pour défendre la « libre entreprise » et la non-imposition de réglementations et de normes restrictives. En coulisse, les discussions sont nombreuses et les pressions intenses dans le cercle restreint du vol libre français.

Le 12 mai 1974, les représentants d'une quinzaine d'associations créent la Fédération française de vol libre (FFVL), présidée par Philippe Galy^{vi} et vice-présidée par Bernard Berthou, deux défenseurs de la pratique individuelle de loisir. Mais dans le comité directeur, on note aussi les présences d'Alain-Yves Berger (journaliste à *Pilote Privé*) et d'Alain Pachoud (proche de Bernard Danis). Dans les pages officielles de la FFVL, publiées dans *Pilote Privé*, le discours fédéral se démarque des principes économiques et médiatiques défendus dans les autres colonnes de la revue : « Les

pouvoirs publics font confiance à la Fédération pour que ses moniteurs brevetés constituent l'encadrement SÉCURITÉ du vol libre. Ce sont eux qui devront expliquer aux candidats "hommes oiseaux" les éléments de l'aérologie en montagne, la technique du vol, les règles de prudence, le secourisme, le montage et le réglage des appareils, etc. Il nous faut donc des moniteurs capables de mesurer le danger et non des cascadeurs excités, des pédagogues calmes et non des fébriles du tiroir-caisse. Autant dire que la Fédération, responsable du développement du vol libre, veut des gens sérieux. ».^{vii} Le conflit entre les deux visions de l'activité se déplace vers la reconnaissance institutionnelle et ses conséquences, les normes et la réglementation.

III. Des conflits multiples

Le choix des critères de classement des premières compétitions illustre les enjeux de cette période. Le courant anticompetition est très présent dans les débuts. Il s'estompera rapidement. Un rassemblement-compétition se déroule à Amonina (Suisse) en décembre 1973. Seule une note de style départage les pilotes. Il s'agit bien là du jugement esthétique prôné par Paul-Depasse. Lors du *Trophée Bernard Danis* en janvier 1974, la précision d'atterrissage et le temps de vol s'ajoutent à la note de style. La deuxième compétition d'Amonina, *Coupe d'Europe de vol delta*, se déroule du 1^{er} au 3 mars 1974. Les concurrents sont jugés principalement sur le style et la précision d'atterrissage. Un Championnat de France officieux se déroule aux Ménuires du 19 au 21 avril 1974. Au dernier moment, une épreuve de figures (virtuosité du pratiquant) s'ajoute aux trois critères (style, P.A., durée). *Pilote Privé* critique ce règlement qui laisse trop de place à l'appréciation, à l'arbitraire. Ce ne sont pas encore des règles de compétition, aptes à départager «sportivement» les concurrents. Les cerfs-volistes vont

rapidement imposer leurs vues dans l'organisation des compétitions. Les critères d'appréciation (style, figures) disparaissent peu à peu au profit de critères mesurables (P.A., durée de vol) qui vont s'imposer lors des premières épreuves du Championnat de France, organisées à partir de 1975 par la jeune Fédération française de vol libre. La majorité des libéristes ne pratique pas la compétition, mais une « élite compétitive » se met en place. Les excès inhérents à cette pratique apparaissent. Un règlement de plus en plus précis s'instaure pour contrer les « tricheries » : « *Ton attitude lors du gala des Rochers de Naye est inacceptable. La tricherie dans le vol libre on n'en veut pas et on n'en a jamais voulue. Comme prévu, lors du briefing, tu l'auras ton nom dans les journaux de delta mais dans la colonne des tricheurs. Pour gagner sept places dans cette première manche, tu nous as roulés, nous organisateurs et compétiteurs, en doublant tes kilomètres, alors que ce genre d'épreuve est basé sur la confiance de chacun. Sache, toi le tricheur et vous les éventuels que l'année prochaine, au gala des Rochers, c'est plus un article qui récompensera des agissements fallacieux mais du goudron et des plumes... comme au bon vieux temps !!!* ».^{viii} Tous les moyens sont bons pour se faire valoir. Une valse de « records » (du monde, en général) fleurit dans les publicités, mais aussi dans des articles de journaux. La légitimité des performances est l'objet d'âpres batailles : « *Un nouveau mal vient de frapper le Vol Libre : "La RECORDITE". Aucun journal ne peut traiter de Delta sans que le brillant sujet interviewé ne soit qualifié de champion, de recordman ou même, de recordman du Monde ! (...) Il reste l'exploit. Mais sans aucune méchanceté, je dirais que faire le Mt. BLANC en bi-place n'en est pas un. Par contre, grimper à pieds en portant le piège... Chapeau ! (...) les journalistes en mal de copie vendent assez bien du record du monde et en rajoutent volontiers.* ».^{ix}

Une autre « *guerre de religion* » au sujet de la position du pilote en vol, sévit brièvement en 1975. Elle oppose les tenants de la position debout à ceux de la position couchée à plat ventre : « *Le vol couché est une aberration : je ne veux pas en entendre parler. D'ailleurs, je supplie les personnes qui m'achètent des ailes de voler debout, car le prétendu gain de finesse qui sert de prétexte à ceux qui volent couchés me fait sourire. Si j'étais certain que tout le monde volait debout, je pense que la sécurité des vols aurait déjà fait un grand bond en avant. Il est indéniable que beaucoup de pilotes confirmés peuvent se permettre de voler couchés mais si ces derniers pouvaient se rendre compte de l'influence néfaste qu'ils ont sur les débutants, alors le vol libre aurait un esprit plus mûr. Et, entre nous, n'est-il pas plus agréable de voler dans une situation confortable et sécurisante plutôt que de jouer « au petit pilote de course? ».*^x La position couchée, plus performante sur le plan aérodynamique, mais également plus fatigante, l'emporte rapidement. La position debout n'est plus utilisée aujourd'hui qu'au début de l'apprentissage.

Le vol sans instruments électroniques conserve quelques défenseurs. Le variomètre et l'altimètre vont vite devenir indispensables à la grande majorité des pilotes : « *D'ailleurs, d'instruments, je n'en veux pas, me précisera Yves. Et il ajoute : moi, mon altimètre, le voici (et il touche son œil), et mon vario, c'est là (et il désigne son estomac).* ».^{xi} Aujourd'hui, les pilotes de haut niveau, par nécessité, et quelques pilotes à la recherche de signes distinctifs utilisent un GPS !

L'introduction d'un brevet de pilote Brevet, décidé au Comité directeur FFVL du 14 mars 1976, soulève une brève mais forte vague de protestations. Le nombre et la gravité des accidents augmentent (4 morts en 1975, 9 en 1976). Des tensions avec les propriétaires et les habitants apparaissent sur les sites. La majorité des acteurs du vol

libre se rejoignent sur la nécessité d'un brevet de pilote, mais un brevet fédéral facultatif. Dédale qui, comme nous l'avons montré, représente la fraction la plus opposée à toute réglementation, prend la défense de la FFVL et explique son « revirement » ! : « *Un mal nécessaire, les brevets. C'est avec la rage aux dents et un profond désespoir aux tripes que j'ai l'horreur de vous apprendre, si vous ne le saviez pas déjà, que vous serez sous peu "brevetés", pilotes, mes frères. Vous ne volerez désormais qu'au-dessus de sites dûment homologués et avec un petit opuscule qui contiendra outre vos noms, prénoms, adresse, profession, sexe, personne-à-prévenir.... etc., votre curriculum vitae de libériste patenté. Ledit opuscule devra, bien entendu, être présenté à toute requête des autorités dites compétentes : gendarmerie, moniteurs ou contrôleurs de la Fédération Française de Vol Libre, etc. Le plus triste de l'affaire est que la Fédération se soit vue contrainte à nous imposer ces brevets... pour notre bien. "Sinon, c'en était fini de notre sport, est allé jusqu'à me confier B. Berthou, président de la FFVL". Avec un regard rancunier vers le ministère de l'Intérieur et Jeunesse et Sports. Voici bien longtemps que je n'ai pris la défense de notre fédération dans ces pages. Et ce "revirement" qui n'en est pas un aura de quoi surprendre certains - les mêmes sans doute qui, me reprochant d'écrire "tout haut" ce que la plupart pensaient tout bas, m'ont taillé une réputation de rouspéteur professionnel qui, souvent m'irrite. Mais force m'est de reconnaître que, pour cette fois, l'équipe de la FFVL a réagi au mieux de nos intérêts : dicter soi-même une loi que l'on entend vous imposer restait la seule manière de préserver un peu de nos libertés agonisantes. ».^{xii} Les discussions sur l'attribution des premiers numéros (distinction s'il en est !) prennent le pas immédiatement sur les derniers discours protestataires.*

La déclaration obligatoire des sites de vol, décidée par le ministère de l'Intérieur est inapplicable dans sa mise en oeuvre. Elle déclenche des lazzi : « *Votre règlement, messire Galy, le vôtre, pas celui du ministère de l'Intérieur - et des menottes aux mains (voir le magnifique chapitre courtelinesque sur l'obligatoire Homologation de nos sites de vol).* ».^{xiii} La justification fédérale est confuse : « *Retenez bien, amis sportifs, que le fait d'évoluer dans un site déclaré n'est pas une entrave à la liberté, au contraire la connaissance du milieu où le pilote vole lui apporte plus de sécurité donc une plus grande joie de Voler. Il faut également, et cela la Fédération y veillera, que nul n'ait le droit d'accaparer un site à son usage personnel. Ces sites doivent appartenir à tout le monde, à condition que les utilisateurs se plient à une élémentaire discipline.* ».^{xiv} Les « *fantaisies acrobatiques* » de certains pilotes, la concurrence entre écoles, plus ou moins officielles, la mainmise de certains professionnels sur les sites créent de nombreuses tensions : « *Nous ne savions pas que le site était réservé à Monsieur Jardin, "Moniteur Fédéral et Directeur de l'École de Vol Libre locale", et qui, à ce titre, nous intima l'ordre de "déguerpir" dans les 10 mn de "son" terrain, sous la menace d'écraser nos ailes avec sa voiture et d'appeler les gendarmes.* »;^{xv} « *Messieurs les moniteurs, ou initiateurs, Ou je-ne-sais-pas-quel-titre (vous n'êtes pas en mal pour les trouver), il est fini le temps des casse-cou, des rouleurs de mécanique. Vous avez épaté les foules et les nanas, O.K. Mais laissez les autres tenter le coup, si ça leur chante. La montagne n'est pas à vous seules, l'air encore moins, les télécabines appartiennent à tout le monde.* ».^{xvi}

À Aiguebelle lors de la deuxième assemblée générale de la FFVL, le 26 novembre 1976, une motion, présentée par le club *FLPDP* est adoptée. Elle s'oppose à la participation de la France aux Championnats du Monde 1977 en Afrique du Sud. Le

FLPDP (Fermez La Porte Du Placard ou Formule Libre Pour Dérivés Planeurs) est un club qui se signale par ses pratiques festives avant, pendant et après les vols. La construction d'ailes avec des matériaux de récupération, la convivialité et la prééminence de la sensation et du plaisir vécu sur la performance sont très proches de l'esprit donné au *hang gliding* par les précurseurs californiens : « *Quelle corvée, pour des gens vraiment... libres... de voler et de vivre! (...) Mais lequel est le "plusse mieux" ou le "plus moins bon", le plusse haut ou le plusse longtemps, qui c'est-y ? On sait pas, on s'en fout. Nos vols "longs ou courts, bas ou hauts", précis ou dispersés sont un "hymen sidéral" comme le redis un autre tube à nous. Seule cette "pénétration astrale" est commentée. Et puis, selon cette démarche, chacun sait... et sécurise. Nous n'avons aucun complexe entre nous. La fameuse trouille, nous sommes les seuls à l'avoir, nous le savons, nous avons le "courage" d'en parler et on la connaît bien.* ».^{xvii} Un autre club, les *Ploucs volants de Torchefelon*, commence à construire un biplan de type Chanute avant de construire une série d'ailes delta, les « *Delta-Plouc* » et autres « *Moiss-Batt* » : « *Là un deuxième démon nous prend, celui de créer nous-mêmes quelque chose qui vole. (...) Ce sera l'appareil base du plouc moyen "Le Delta-Plouc" (...) mais combien est immense la joie, la découverte chaque fois renouvelée du vol avec l'appareil construit de ses mains* ».^{xviii} Cet esprit iconoclaste et festif disparaîtra avec eux.

IV. La gestion du parapente, un conflit entre fédérations sportives

Les parachutistes introduisent l'aile volante à caissons au début des années soixante-dix. Elle révolutionne cette pratique sportive. Le parachutiste devient le pilote d'un véritable planeur souple, même si les performances sont encore faibles.

L'utilisation de ces « *ailes volantes* » ne se fait pas sans résistance parmi les parachutistes traditionnels. Leur maîtrise demande un apprentissage. Mais il s'agit toujours d'une activité de saut d'avion. Le matériel permettant à quelques pilotes de décoller à pied existe. Mais pour se développer, cette modalité a besoin de « *précurseurs* » qui innovent, de « *créateurs* » d'éthique, d'« *initiateurs* » qui propagent la bonne parole. Elle a aussi besoin d'un public, de personnes qui retrouvent dans cette activité des valeurs partagées. Activité dans laquelle elles sont prêtes à s'investir, à prendre position, à « *jouer le jeu* » (Bourdieu, 1984, 24).

La pratique habituelle du décollage à pied sous une aile volante commence en 1978 à Mieussy avec quelques parachutistes compétiteurs (club des Choucas) qui cherchent un moyen pour s'entraîner à la P.A. au moindre coût ^{xix}. Ils réalisent des vols de démonstration lors des Championnats du Monde de Vol Libre 1979 à Grenoble. Mais les libéristes ne leur accordent aucun intérêt. Une véritable pratique se met progressivement en place. Les premiers stages d'une semaine commencent en 1981 sur Mieussy puis rapidement sur d'autres sites (Accous dans les Pyrénées et Chamonix). Les élèves sont des parachutistes qui viennent tester ce substitut à l'avion. Cette activité reste, par la technique et l'esprit, une activité parachutiste. Une autre pratique apparaît en dehors de Mieussy. Dès 1982, des alpinistes utilisent cet outil idéal pour redescendre des montagnes. Le milieu de la montagne a vite compris l'intérêt de cette activité pour renforcer le plaisir de l'ascension. La « *corvée* » de la descente peut être remplacée par une simple glissade dans les airs. Le parapente devient un « *plus* » pour l'alpinisme. En août 1985, la revue *Montagne Magazine* consacre huit pages aux « *Drôles d'oiseaux* ». Le « *paralpinisme* » est né pour disparaître rapidement en tant que pratique

organisée. Nécessitant à la fois de hautes compétences de pilote et de montagnard, seuls quelques rares parapentistes continuent individuellement.

À la même époque, une utilisation différente des ailes de saut fait son apparition à Mieussy. En modifiant les réglages des ailes de saut pour diminuer le taux de chute, plusieurs pilotes utilisent les ascendances le long des pentes pour réaliser des vols de durée (1h en 1984, 5h en 1985). Ces performances attirent une nouvelle clientèle non parachutiste. Cette année-là, la FFP commence à différencier l'activité « *para-pente* » sur ses formulaires de licence pour prendre en compte cette nouvelle modalité en forte progression. Un secteur économique se développe avec de nouveaux constructeurs qui fabriquent les premiers véritables parapentes. Les parapentistes sont regroupés au sein de la FFP, mais aussi de la FFME et du CAF. Les assurances de ces trois fédérations couvrent l'activité. Mais l'immense majorité des nouveaux parapentistes n'est ni titulaire d'un brevet de parachutiste, ni adepte de la haute montagne. L'entraînement pour atterrir sur une cible ou la possibilité de décoller à plus de 3000 mètres dans un air raréfié ne les intéressent pas. Très peu de personnes sont capables de combiner deux pratiques exigeantes et engagées comme le parachutisme ou l'alpinisme avec le parapente. La seule modalité qui se développe consiste à voler longtemps en rasant les pentes et en profitant du moindre souffle d'air avec l'engin planant le plus simple qui soit. Elle correspond à l'état d'esprit des premiers pilotes californiens de *hang glider*. Mais, elle reste totalement étrangère au monde du vol libre officiel et reste soumise à la réglementation contraignante de la FFP qui ne pourra pas s'appliquer encore longtemps.

La FFME et le CAF se bornent à gérer la seule activité « *paralpinisme* » en organisant des sorties spécifiques. Poussés par des guides et après quelques vellétés d'autoformation, des accords sont trouvés avec la FFVL. Le « *para-pente* » est toujours considérée comme une activité « *peu coûteuse* » pour s'entraîner à la P.A. Elle ne considère cette activité que comme un moyen de recrutement pour ses centres de saut d'avion. Trop éloignée de la pratique de saut d'avion, la pratique « *para-pente* » est considérée comme un avilissement de l'éthique parachutiste par une partie des licenciés FFP. En dehors de son président et des centres de « *para-pente* » existants, peu de parachutistes vont se battre garder l'activité à la FFP. Or les parapentistes utilisent les sites de vol libre, libres d'accès. Le matériel et les techniques de pilotages sont différents, mais l'utilisation des sites reste la même. Pourtant en 1985, le monde du vol libre dans son ensemble n'a pas pressenti l'émergence de cette nouvelle activité. Du haut de ses dix points de finesse, un deltiste ne peut pas s'intéresser à ces voilures souples avec seulement deux points de finesse et qui chutent irrésistiblement en « *flappant* ». Le 14 septembre 1985 pendant la réunion du comité directeur de la FFVL, des parapentistes ne pratiquant pas le delta demandent à s'affilier. Après quelques semaines d'interrogation, une réponse favorable est donnée le 7 décembre 1985, lors du comité directeur suivant. La FFVL s'engage résolument dans l'organisation de cette nouvelle modalité du vol libre. Pour la FFVL, les choses sont claires. Le parapente, c'est du vol libre comme l'aile delta. Mais si une autre fédération ou une autre association est « *habilitée* » à gérer le parapente, elle pourrait tout aussi bien gérer les deltistes ! Une période conflictuelle va commencer entre la FFVL et la FFP pour l'attribution institutionnelle de l'activité. L'organisation de la première Coupe de Finesse au Salève en mars 1987 cristallise les positions. Les fédérations suisse et française de Vol Libre

apportent leur soutien. La FFP essaye, sans succès, d'interdire la manifestation. Le lobbying se met en place auprès des pouvoirs publics, en marge de réunions inter-fédérales les plus souvent houleuses.

Au-delà de ce cadre institutionnel, c'est la définition de la pratique du parapente qui est en jeu. D'un côté une pratique très rigide, très réglementée, de l'autre une pratique beaucoup plus libre et laissant plus d'autonomie au pilote. Cas unique dans le sport français, l'habilitation ministérielle pour le parapente est partagée entre les deux fédérations, début 1987. L'enseignement est attribué aux deux, mais la compétition est séparée en deux domaines : la précision d'atterrissage et la voile-contact à la FFP, les vols de distance et de durée) la FFVL. Le CAF qui était demandeur ne reçoit pas d'habilitation. Les premiers arrêtés préfectoraux consacrés au parapente, apparus début 1985, reprennent ceux qui avaient été édictés pour l'aile delta dix ans plus tôt. Pour voler, un parapentiste n'a donc besoin que d'une assurance responsabilité civile aviation et de l'accord des propriétaires des terrains concernés. En 1987, cette assurance peut être délivré par la FFP, la FFVL, la FFME, le CAF et quelques rares assurances privées. La concurrence est en place. Les pilotes vont choisir librement leur affiliation.

La FFVL instaure une licence parapente moins chère que pour l'aile delta, crée le brevet de pilote parapente, organise la filière enseignement et met en place une commission compétition. L'ouverture de structures d'enseignement agréées parapente est très rapide. La plupart des écoles delta proposent un stage parapente dès l'été 1986. Vingt-huit écoles et quarante-quatre moniteurs FFVL sont agréés parapente fin 1986. Pour accueillir cette nouvelle et nombreuse clientèle, ces écoles s'adaptent très rapidement. Elles intègrent sans difficulté ce qui n'est, de plus en plus, qu'une nouvelle modalité de pratique du vol libre, dans l'esprit et dans la pratique. Peu de voix s'élèvent

à la FFVL contre l'intégration de cette nouvelle modalité. Même si quelques deltistes accueillent avec commisération ces pilotes d'« *ultra-mou* » avec une finesse de 2 ou 3 et qui reculent dès que le vent souffle un peu. Beaucoup y voient un moyen de contrer la stagnation des effectifs qui persistent depuis 1983. De 1986 à 1990, le nombre de libéristes va quadrupler, mais le nombre de sites ne va pas suivre la même courbe. Localement, des frictions vont apparaître pour l'utilisation de certains sites. Des « *anciens* » du delta vont se sentir agressés sur « leurs » décollages par ces hordes qui déferlent et étalent leurs « *serpillières* ».

Les parapentistes s'interrogent sur ce que pourrait leur apporter une association dirigée par des deltistes. Un premier poste de vice-président leur est attribué à l'assemblée générale en avril 1988. Mais il faudra attendre le milieu des années quatre-vingt-dix pour que la composition du comité directeur et des diverses commissions commence à refléter la répartition des pratiquants. En 1990, la revue *Parapente Mensuel* lance une campagne pour la création d'une Fédération Française de Parapente. La FFVL est accusée de ne pas représenter la « *véritable identité* » des parapentistes et de profiter de la « *manne parapentiste* »^{xx}. Les parapentistes ne suivent pas cette tentative de déstabilisation. Le ralliement du club des Choucas à la FFVL symbolise une prééminence qui ne fait que s'accroître. Un communiqué commun FFVL-Choucas est largement diffusé dans les médias. Le ministère de la Jeunesse et des Sports entérine la situation du terrain en attribuant une délégation unique à la FFVL, le 15 janvier 1990. Un protocole d'accord signé entre les deux fédérations organise la transition^{xxi}. Après cinq années de conflits, la FFVL s'impose finalement comme la fédération des parapentistes.

La réalité du vol libre d'aujourd'hui est le propre de ses pratiquants, de leurs cultures, valeurs et éthiques. L'entrée par les conflits permet ici d'analyser différentes mutations qui surgissent autour de la définition de la pratique légitime de cette activité aérienne. Loin de la violence et des excès présents dans certains sports, l'étude des différents conflits symboliques et de leurs résolutions permet de mieux comprendre l'organisation et le fonctionnement interne actuel du vol libre français. Ce dernier apparaît dès lors comme une illustration pertinente des conditions d'adaptation et d'émergence des sports dits californiens en France. L'irruption et le succès de ces pratiques attrayantes, venues de la côte Ouest des Etats-Unis, ont été présentés comme une rupture socio-culturelle fondamentale dans l'espace structuré des pratiques sportives (Pociello, 1987, 358). L'analyse du vol libre français montre comment un comportement sportif ludique entre en concurrence avec le modèle compétitif anglo-saxon au travers des problèmes de performance et de compétitions. Concurrence qui se concrétise et se résout au travers de nombreux conflits structurants pour aboutir au « *bon usage, à la bonne manière de pratiquer la pratiques de la pratique* » (Bourdieu, 1987, 211) : « *Un sport, à un moment donné, c'est un peu comme une oeuvre musicale: une partition (une règle du jeu, etc.), mais aussi des interprétations concurrentes (et tout un ensemble d'interprétations du passé sédimentées); et c'est à tout cela que chaque nouvel interprète se trouve affronté, plus inconsciemment que consciemment, quand il propose « son » interprétation.* ».

Bibliographie

Bessy, O. (1994). *Dix ans de fête ; Marathon des châteaux du Médoc et des Graves*. Bordeaux, Imprimerie Deltheil.

Bourdieu, P. (1972). *Esquisse d'une théorie de la pratique*. Genève, Editions Droz.

- Bourdieu, P. (1979). *La distinction*. Paris, Editions de Minuit.
- Bourdieu, P. (1980). *Le sens pratique*. Paris, Editions de Minuit.
- Bourdieu, P. (1984). *Questions de sociologie*. Paris, Editions de Minuit.
- Bourdieu, P. (1987). *Choses dites*. Paris, Editions de Minuit.
- Clément, J.P., Defrance, J., Pociello C. (1994). *Sport et pouvoirs au XXe siècle*. Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble.
- Defrance, J. (1987). Comment interpréter l'évolution des pratiques sportives ?. *Esprit*, **4**, numéro spécial "Le nouvel âge du sport".
- Defrance, J (1989). Un schisme sportif. Clivages structurels, scissions et oppositions dans les sports athlétiques, 1960-198. *Actes de la Recherche en sciences sociales*, **79**, septembre 1989, 76-91.
- Durand, G. (1984). *Les structures anthropologiques de l'imaginaire*. Paris, Bordas.
- Hoibian, O. (1995). De l'alpinisme à l'escalade libre. L'invention d'un style ? *STAPS*, **36**, 7-15.
- Irlinger, P., Louveau, C., Métoudi, M. (1989). *Méthodologie de l'enquête*. Paris, INSEP
- Jorand, D. (1995). **Les pratiques du vol libre. Approche sociologique et démographique**. Mémoire de DEA non publié, Université Paris XI, Orsay.
- Jorand, D. (2000). **Histoire et sociologie du vol libre français. Structure, oppositions, enjeux**. Thèse de Doctorat non publiée, Université Paris XI, Orsay.
- Le Pogam, Y. (1980). Pratiques sportives et identité sociale. *STAPS*, **4**, 3-17
- Loirand, G. (1989). « De la chute au vol », sur le parachutisme. *Actes de la recherche en sciences sociales*, **79**, 37-49.
- Michot, T. (1998). **Contribution à la compréhension et à l'analyse des pratiques nautiques sur le bassin d'Arcachon**. Thèse de Doctorat non publiée, Université Paris XI, Orsay.
- Pociello, C. (1979). Pratiques sportives et demandes sociales. *Travaux et recherches en E.P.S. INSEP*, **5**, 31-48
- Pociello, C. & coll. (1981). *Sports et Société*. Paris, Vigot.
- Pociello, C. (1983). *Le rugby ou la guerre des styles*. Paris, Editions A.M. Métailié.

Pociello, C. (1995). *Les cultures sportives*. Paris, PUF

Waser, A.M. (1995). *Sociologie du tennis ; genèse d'une crise*. Paris, L'Harmattan.

Notas

- ⁱ Christian Paul-Depasse, *Pilote Privé*, n°10, septembre 1974, p. 4AL
- ⁱⁱ *Pilote Privé*, n°10, septembre 1974, p. 4AL
- ⁱⁱⁱ *Pilotes Privé*, n°8, juillet 1974, p. 31
- ^{iv} Interview accordée au *Nouvel Observateur* en 1972. Cité par Jacques Thyraud, *Histoire des hommes volants*, Paris 1977, p. 157
- ^v Alain Ballini, *Aviasport*, n°238, mars 1974, pp. 50-51
- ^{vi} Énarque, il veut «préserver le Vol Libre des dangers qui menacent tous les sports comportant un risque : l'arbitraire administratif, l'inconscience des pratiquants, les tentations de l'argent.» (P. Galy, C. La Burthe, *Pratique du Vol Libre*, Paris 1978 4^e couverture)
- ^{vii} Philippe GALY, *Pilote Privé*, n°10, septembre 1974, p. 1AL
- ^{viii} *VLM*, n°73, août 1982, p.43
- ^{ix} André-Jean Mercorelli, compétiteur, *Le Vol Libre*, n°3, avril 1976
- ^x Pierre Gervais, constructeur d'aile delta, *Pilote Privé*, n°14, février 1975, p.32
- ^{xi} *Pilote Privé*, n°18, juin 75, p.47
- ^{xii} Dédale, *Pilote Privé*, n°28, avril 1976, p.44
- ^{xiii} Dédale, *Pilote Privé*, n°17, mai 1975, p.39
- ^{xiv} Bernard Berthou, président FFVL, *Le Vol Libre*, n°2, mars 1976
- ^{xv} *Pilote Privé*, n°49, janvier 1978, p.51
- ^{xvi} *Aviasport*, n°252, mai 1975, p.62
- ^{xvii} *Finesse 10*, n°1, mars 1980, pp.33-34
- ^{xviii} *VLM*, n°7, janvier 1977, pp.8-10
- ^{xix} Précision d'atterrissage. Le but est de se poser dans une cible de quelques dizaines de cm.
- ^{xx} *PPM*, n°22, novembre 1990, p.28
- ^{xxi} Pour la compétition, la licence FFVL devient obligatoire. Les écoles FFP existantes continuent ? Toute nouvelle école sera une école FFVL. Les brevets de pilotes FFP doivent rester en harmonie avec les règles de la FFVL. Les moniteurs fédéraux FFP obtiennent l'équivalence FFVL. Les moniteurs régionaux ont une année pour boucler un plan de formation spécifique. (Document original, propriété de l'auteur).

Dados do autor

Université Joseph Fourier
Antenne STAPS
23 chemin des Huguenots
26000 Valence
France
dominique.jorand@ujf-grenoble.fr
dominique@jorand.com