

Rapport d'analyse des traces NetCoupe 2010, 2011 et 2012

17443 traces fournies

- 213 points GPS exotiques
- 117 altitudes GPS nulles
- 3 durée de vol < 20mn
- 42 altitudes GPS erronées
- 606 absence de données GPS dans la trace ("trous") >5%
- 1341 intervalle d'enregistrement > 5s

15121 traces analysées

Afin d'obtenir des résultats performants, xc analytics doit exclure les traces dont les données (B records) présentent trop d'irrégularités.

La plupart du temps, il s'agit d'un intervalle d'enregistrement trop élevé, supérieur à 5 secondes entre chaque B record.

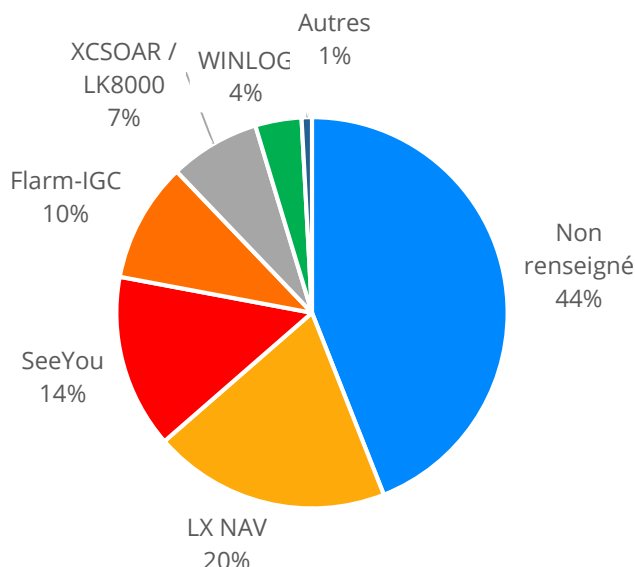
Le planeur Pegase confirme sa présence dans les clubs, et plus généralement, dans le ciel français.

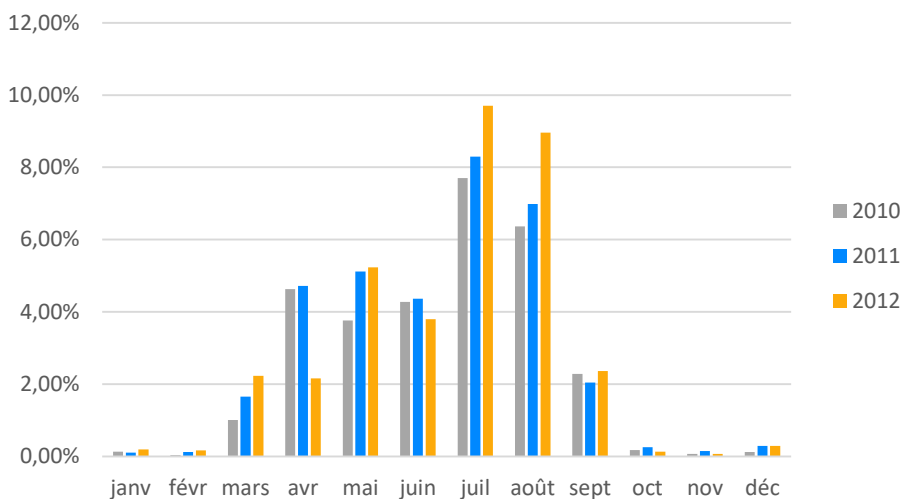
Si l'on prend en compte les noms « fantaisistes », les pilotes ne renseignent en général pas leur nom dans l'instrument qui sert à enregistrer la trace.

Il en va de même pour le nom de l'instrument, détecté indépendamment de la signature de la trace. On voit quand même que ce sont plutôt des instruments « haut de gamme » et dédiés au vol en planeur qui dominent.

Il serait intéressant de voir l'évolution de ces paramètres sur une période longue (10 ans par exemple), afin de se faire une bonne idée de l'évolution du matériel utilisé par les pilotes français.

Planeur	Pourcentage
Pegase	16,57%
Duodiscus	7,68%
LS4	5,80%
LS8	3,70%
ASW20	3,22%
DISCUS	2,84%
Default	2,77%
ASH25	2,49%
Ventus2/18m	1,73%
DG300	1,62%





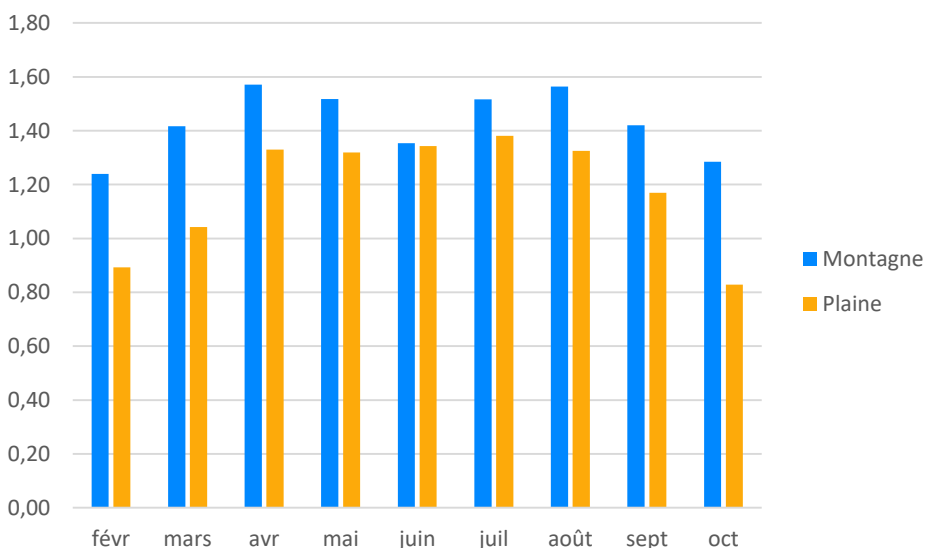
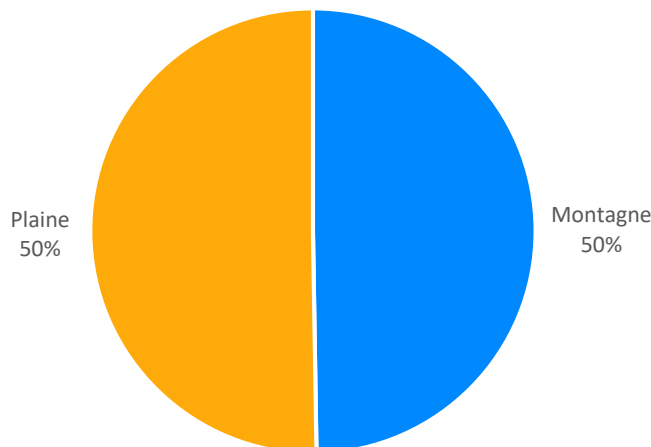
Côté vols, la saisonnalité propre au vol libre en général se retrouve dans les chiffres du vol planeur.

Le vol en « onde » représente environ 3% du total. On aurait pu s'attendre à une part plus élevée, compte tenu de la présence de 3 massifs le permettant, et des vols réalisés à l'étranger hors saison.

Fait plus surprenant, il y a autant de vols réalisés en plaine et en montagne. En parapente et deltaplane, la pratique en montagne représente une très grande majorité des vols.

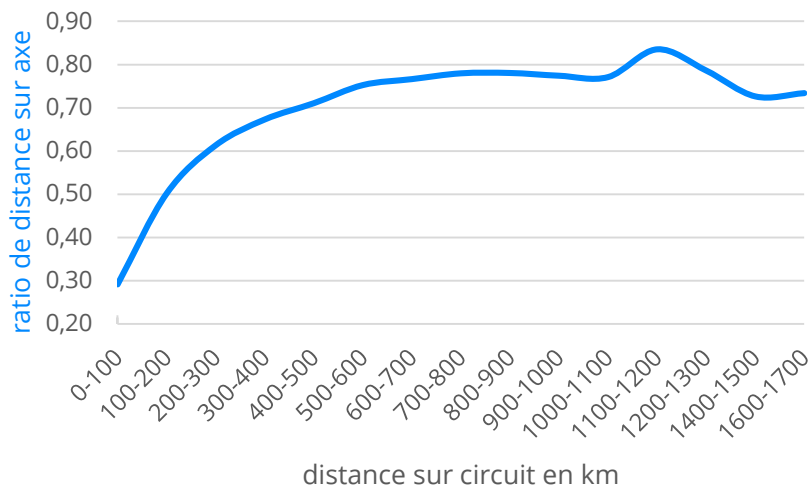
Cela est probablement dû à la répartition plus équilibrée des pratiquants sur tout le territoire. On retrouve d'ailleurs cette logique dans la répartition géographiques des principaux clubs contributeurs de la NetCoupe.

Il est, à ce stade, utile de rappeler que tous les concepts évoqués ici sont détaillés sur <https://xcanalytics.fr>, et visibles dans l'application.



Si l'on se concentre sur la saison de vol « étendue », on remarque que les varios moyens sont très proches d'année en année.

Plus particulièrement, on voit ici que la montagne bénéficie de varios plus généreux tout au long de l'année, et que leurs valeurs sont assez proches d'avril à août inclus.



Avec 0,58 de ratio de distance sur axe pour la montagne contre 0,63 pour la plaine, on déduit que les pilotes de montagne ont davantage tendance à s'éloigner des branches de leur circuit. Ce qui paraît logique: il convient en premier lieu de suivre les lignes topographiques.

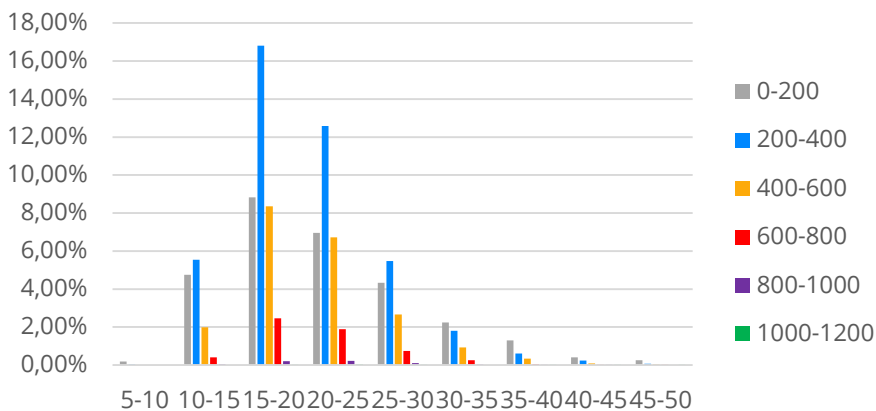
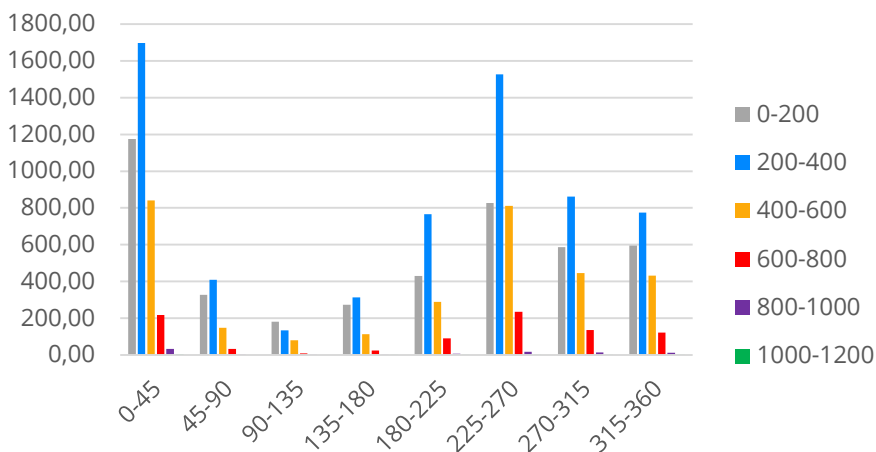
D'autre part, le ratio s'améliore avec la qualité du pilote, jusqu'à un certain point, où il est donc compensé par la vitesse ou le temps de vol.

Quand on regroupe le nombre des vols et leur distance en fonction de l'orientation du vent (secteur de 45°), il apparaît que les vents de secteur nord et ouest sont les plus favorables, et ce pour tous les niveaux.

De même, si l'on regroupe cette fois la part du nombre de vol et leur distance en fonction de la vitesse du vent cette fois, on remarque clairement que l'intervalle le plus favorable est à 15-25kmh de vent.

Les vols les plus longs sont trop épisodiques pour être véritablement significatifs, d'autant qu'ils peuvent être menés dans des conditions très diverses.

On notera que dans les disciplines du vol en planeur et du vol libre, l'indice de Gini rapporté à la distance parcouru révèle de fortes inégalités...



L'objectif de ce premier compte rendu sur les saisons 2010, 2011 et 2012 des pilotes de planeur français est simplement de faire un état des lieux et de montrer qu'on retrouve dans les chiffres des « principes » connues des libéristes.

Dans une prochaine version, en fonction de vos retours, il sera par exemple possible de rentrer plus en détails dans les facteurs constitutifs de la performance: ces éléments sur lesquels un pilote peut progresser et ainsi atteindre un nouveau stade dans sa maîtrise de l'air.