



AG 2012 de la CIVL : un tournant pour le vol libre

Le vol libre a pris un nouveau tournant lors du dernier « Plenary » (assemblée générale) de la CIVL qui s'est déroulé du 16 au 19 février dernier à Jiaosi, Taiwan. On peut espérer qu'avec les autres grands acteurs du vol libre international – UEVL (Union européenne de vol libre), PMA (Association des fabricants de parapente), PWC (Coupe du monde de parapente) et WG6 (Groupe de travail 6 chargé de définir les normes EN pour les parapentes) – le chemin choisi soit le bon et nous mène aussi vite que possible à destination.

D'où l'on vient

On parle parapente...

Il faut remonter à 1999 et au Plenary de Copenhague pour assister à la naissance, au niveau international, de la notion de classe « Serial » (les ailes homologuées DHV 2-3, Afnor Performance et plus tard EN), en opposition à la classe « Open » (les ailes soumises à aucun contrôle). La Paragliding World Cup (PWC) décide de tenter l'expérience en 2000, en mélangeant dans ses épreuves les deux catégories. L'expérience ne dure qu'un an, 20 % à peine de pilotes optant pour cette classe et deux seulement se battant vraiment pour le titre. Côté championnats nationaux, plusieurs pays adoptent la Serial en conjonction ou non avec l'Open.

L'utilisation des seules Serial en championnats continentaux et mondiaux (Catégorie 1) est proposée lors de quasiment tous les Plenary suivants jusqu'en 2011, principalement par les pays nordiques et l'Allemagne. Ces propositions sont toujours défaites, mais de justesse. Argumentation pour : la sécurité et l'équité. Argumentation contre : les statistiques ne prouvent pas que les ailes Serial soient plus sûres que les Open ; avec un tout Serial, les normes risquent d'être dévoyées, les constructeurs poussant les limites au maximum ; le tout Serial signera la fin du développement des ailes ; enfin comment s'assurer qu'une Serial n'a pas été modifiée ?

Au fil de ces années, la FFVL a parfois une position schizophrénique : ses délégués à la CIVL votent systématiquement contre la Serial alors qu'au sein de l'UEVL le juridique domine et la couverture légale qu'apporte l'homologation est préférée.

En 2009 l'accident mortel d'un pilote Suisse au championnat du Monde du Monde au Mexique relance le débat sur les ailes.

Arrive 2010, les ailes à structure renforcée, celles à deux lignes de suspentes et le Plenary de Lausanne. Ce nouveau bond technologique, qui vient après bien d'autres, inquiète. Le vieux débat Open contre Serial se renforce, mais l'on voit bien qu'il faut aller plus loin. Avec 29 voix pour et 2 contre, un groupe de travail est formé ; il est chargé d'étudier la possibilité de définir pour les ailes Open des limitations techniques qui seraient adoptées par le Plenary 2011 et appliquées dans la foulée au Mondial de Piedrahita.

Le travail du groupe est exemplaire, consensuel et rendu à temps. Le Plenary 2011 l'adopte et crée la Competition Class. Les fabricants adoptent cette nouvelle classe, finalisent leurs



nouvelles ailes, toutes des deux lignes. La technologie deux lignes est différente et les ailes qui l'utilisent demandent un pilotage atypique à haute vitesse. Ces ailes sont pourtant largement majoritaires lorsque s'ouvre le Mondial de Piedrahita.

Piedrahita est une catastrophe. Nombreuses ouvertures de parachute et deux morts lors de la seconde manche. La CIVL n'a d'autre choix que de suspendre les ailes Competition Class, ce qui équivaut à clore le championnat. Cette décision du seul bureau de la CIVL sera validée à l'unanimité, sept mois plus tard, par le Plenary 2012.

Ce juillet 2011, la CIVL, dans deux communiqués, se réfère à la sécurité pour justifier la suspension des ailes Competition Class en championnats de Catégorie 1 (Mondiaux et Continentaux). Pour toutes les autres compétitions (les Catégories 2), elle rappelle aux fédérations leur indépendance et les laisse prendre les décisions qu'elles veulent. Comme la plupart des fédérations et pour les mêmes raisons légales, la FFVL s'aligne sur la position de la CIVL. En cas d'accident sur une aile Competition Class lors d'une manifestation organisée ou cautionnée par la FFVL, il est à craindre qu'un tribunal condamnerait la FFVL, les indemnités éventuelles pouvant s'avérer très élevées.

Ce risque était connu de la FFVL depuis longtemps mais cette dernière avait toujours estimé que l'on pouvait raisonnablement le courir. Le Comité Directeur avait encore estimé en juin 2011 à une immense majorité que les ailes non homologuées pouvaient voler en compétition. Après la décision du CIVL la fédération a estimé que la tendance s'était inversée que le risque devenait trop élevé.

La PWCA suit le mouvement et accepte les seules ailes homologuées EN. Les constructeurs se mettent au travail sur de nouvelles ailes de compétition qui puissent être homologuées EN.

Dans la foulée de Piedrahita, la CIVL met en place une « Task Force », un nouveau groupe de travail chargé d'analyser Piedrahita et de faire des propositions. Ce groupe rend sa copie quatre mois plus tard. Il souligne que les ailes ne sont pas les seules responsables de l'insécurité et que le pilote joue un rôle central, tout comme le couple aile / pilote. Il recommande de revenir sur l'interdiction des ailes Compétition Class et propose diverses mesures de sécurité (choix et format des manches, sélection des pilotes renforcée, diplôme de pilote de compétition, amélioration des parachutes de secours...).

Pour beaucoup, le travail d'analyse de la Task Force est remarquable mais la proposition d'autoriser les ailes Competition Class est inadaptée. Dans le contexte il n'est plus possible de faire voler en compétition des ailes qui n'obéissent pas à un minimum de cahier des charges et d'homologation. Ces ailes ont vécu. Les constructeurs ont tourné la page de l'Open pour se lancer dans le Serial en attendant mieux. Tous réfléchissent à des modèles haut de gamme qui soient certifiables EN.

Cependant l'option du tout Serial montre vite ses limites. Comme supputé, les nouvelles ailes dévoient la norme. Alors que les ailes EN D étaient des ailes sûres pour bons pilotes de cross, elles côtoient maintenant des ailes de compétition haut de gamme au pilotage toujours problématique. Comment s'y reconnaîtra le client ? Et puis Alain Zoller, pilote d'essai reconnu, se blesse sérieusement pendant un test en vol avec une aile de compétition. Panique à bord. Ceux qui exigeaient depuis des années le tout Serial demandent maintenant l'arrêt des tests normatifs pour les deux lignes.

Passé le moment d'émotion, suit une réunion des laboratoires tests et du PMA qui décident de revenir sur la décision de stopper les tests. Pragmatisme oblige, rester sur cette position aurait signé un arrêt de mort pour la norme.



La reprise des tests permet à la finale de la coupe du Monde de se dérouler avec des ailes homologuées de nouvelle génération dans des conditions globalement satisfaisantes. Le comité de la Coupe du Monde en profite pour annoncer que les compétitions 2012 et 2013 se dérouleront avec des ailes homologuées.

De plus une semaine avant le Plenary, la PMA s'entourant des labo tests, de quelques fédérations (dont la FFVL), de représentant du Task Force et de la PWC d'une part et l'UEVL d'autre part se réunissent.

Dans un communiqué intitulé « Recommandations de la PMA à la CIVL », les constructeurs demandent, pour raisons légales, le maintien de l'interdiction des ailes Competition Class.

Ils mettent en place en leur sein un groupe de travail pour définir de nouveaux critères pour cette classe, qu'ils veulent hors EN D. Échéance : fin juin 2012.

Ils souhaitent que les pilotes qui volent dans les compétitions Catégorie 1, PWCA et voltige aient l'obligation de passer une formation spécifique dont les critères seront définis par un groupe de travail PMA / FFVL / SHV. Échéance : mars 2012.

Ils suggèrent que les points de contournement et lignes d'arrivée soient assez hauts pour pouvoir en tous cas utiliser son parachute de secours.

Ils recommandent l'obligation de s'équiper d'un deuxième secours.

Ils s'engagent à limiter la vitesse des nouvelles ailes de compétitions sur lesquelles ils travaillent à celle, maximum, de l'aile la plus rapide sur le marché, la Niviuk Icepeak 6. Ils mettent ainsi une fin à la course à la vitesse, considérée comme un facteur dégradant pour la sécurité.

Les fédérations européennes (UEVL = Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, France, Grande Bretagne, Hollande, Hongrie, Irlande, Italie, Norvège, Portugal, Roumanie, Suède, Suisse, Slovénie, Tchéquie) écrivent aussi à la CIVL. Elles apportent leur soutien à la suspension de la Competition Class. Elles s'inquiètent de constater qu'« aucune solution satisfaisante au problème » n'a été trouvée et encouragent la CIVL à poursuivre sa gestion de la compétition dans le souci primordial de la sécurité.

Elles souhaitent qu'une « solution satisfaisante » soit trouvée et, dans cette attente, elles n'organiseront ou n'accueilleront que les compétitions où les seules ailes EN sont acceptées. Le risque légal est la raison invoquée pour cette attitude commune intransigeante.

On lit entre ces dernières lignes que l'UEVL, jusqu'à présent adepte exclusive de la Serial Class, reconnaît l'impasse du tout EN-D. La « solution satisfaisante » souhaitée ouvre la porte à une étape transitoire avant qu'une nouvelle norme EN « X » soit créée.

L'étape transitoire pourrait être la nouvelle Competition Class sur laquelle la PMA travaille.

L'établissement d'une nouvelle norme EN-X pourrait être facilitée par deux facteurs : la diminution importante des manœuvres à effectuer (d'une trentaine, on pourrait passer à moins d'une dizaine) ; le financement partiel par l'UEVL des réunions du WG6 (les payeurs mettront alors la pression pour que la norme aboutisse rapidement). Ces deux facteurs pourraient s'avérer décisifs pour l'établissement rapide de l'EN-X, une norme « allégée », techniquement et donc financièrement, qui devrait convaincre le PMA de jouer le jeu puisque leurs objections principales à toute norme (c'est lent et ça coûte cher) seraient pris en compte.

Où l'on va

Arrive le Plenary taïwanais...

Piqueur de rappel : la CIVL est l'une des commissions de la FAI ; elle est organisée en sous-commissions (delta, parapente, sécurité...) ; lors de son AG, elle examine les propositions



(« Proposals ») présentées officiellement par les pays ou par les sous-commissions. Les deux journées consacrées au travail de la sous-commission Parapente se déroulent sereinement, sans les échanges agressifs habituels sur les mérites respectifs des Serial et Open, sans les supputations approximatives sur l'avenir.

Depuis deux mois, les participants ont dans leurs dossiers des propositions demandant à nouveau que les compétitions se courent uniquement en Serial. À leur arrivée, on leur distribue les lettres de la PMA et de l'UEVL.

Les participants s'appuient sur le travail de la PMA et sur la volonté d'ouverture de l'UEVL (qui attend une communication étroite avec la CIVL). Ils souhaitent le maintien de la suspension de la Compétition Class, soutiennent la démarche du PMA, souhaitent pouvoir approuver une nouvelle Compétition Class au Plenary 2013 pour une mise en œuvre en 2014, souhaitent enfin que ces nouvelles ailes intègrent au plus tôt une nouvelle norme EN-X.

Le Plenary adopte la proposition du groupe de travail à l'unanimité. Son communiqué est disponible in english sur le site Internet de la fédération.

La saison 2012 se déroulera donc sur des ailes certifiées EN-D, et pour l'Euro de Saint-André-les-Alpes, ces ailes devront avoir été certifiées au moins 60 jours avant le début de la compétition (90 jours pour les compétitions suivantes).

Les ailes ne sont pas les seules responsables de l'insécurité. On l'a écrit plus haut, un des points forts du rapport de la Task Force est d'avoir souligné ce fait. La sous-commission Parapente doit donc aussi étudier des propositions sur des critères renforcés de sélection et d'autres, parfois contradictoires, sur l'organisation générale des compétitions : championnats individuels et par équipes séparés ; championnats Serial et Open séparés, ou deux classements distincts dans le même championnat ; championnats distincts pour le vol de distance libre ; rôle éventuel de la PWCA...

Là encore le consensus est trouvé :

- Pour participer à un championnat mondial ou européen, il faut maintenant faire partie du top 400 du classement permanent (WPRS) ou avoir marqué 45 points dans une compétition prise en compte par le WPRS. Aucune exception, homme ou femme.
- Organisation générale des compétitions : un groupe de travail « Competition Structure » est formé pour analyser globalement la situation et faire des propositions réalistes au Plenary 2013. Ce groupe est ainsi appelé à définir la philosophie de nos compétitions pour les années à venir.
- Autre projet approuvé : la réalisation d'une vidéo sur les diverses possibilités d'épreuves.

Et aussi...

La sous-commission Sécurité ne chôme pas, elle non plus. Elle travaille en conjonction avec la sous-commission Parapente. Elle étudie les recommandations de la Task Force et prépare leur mise en application :

- Groupe de travail chargé de mettre en place une « licence Compétition » ou équivalent pour les pilotes de parapente.
- Amélioration des briefings sécurité ; réalisation de vidéos spécifiques.
- Simplification, réorganisation et analyse des déclarations d'accidents.
- Réflexion sur l'utilisation des « Live Trackers ».
- Étude sur les relations entre sécurité et psychologie des pilotes.
- Développement des relations avec les responsables sécurité des autres disciplines de la FAI



Côté delta, la sous-commission s'associe aux travaux sur la sécurité, poursuit et affine son travail sur la mesure de l'angle des balestrons d'aile, et cherche les moyens de rendre moins chers, et donc plus attractifs, les championnats de Catégorie 1.

Sur ce dernier point, deux moyens d'y arriver :

- Réduire le nombre des « Jury » qui se rendent sur place de trois à un. Ce sera mis en place au Mondial de Forbes, Australie, en 2013.

- Associer aux championnats féminins et rigides, qui se déroulent traditionnellement ensemble, un championnat « Sport » – les ailes avec mâts –, ce qui devrait amener le nombre de pilotes plus près des 150 supposés nécessaires à l'équilibre budgétaire d'une compétition de Catégorie 1.

Ce dernier point est voté à l'unanimité dans la somnolence digestive du début d'après-midi, sans que quiconque s'aperçoive (sauf votre serviteur, mais un peu tard) qu'on vient de créer ex-nihilo et sans réfléchir aux conséquences un nouveau titre de champion du monde ! Aucun championnat n'étant prévu actuellement, cette décision sera sans aucun doute étudiée et peut-être remise en cause par le groupe de travail Competition Structure.

Sortie de crise

La CIVL commence à sortir de la crise de l'été dernier par le haut, ce qui n'était pas gagné d'avance.

Pour la première fois, l'avenir technique du parapente de compétition à court, moyen et long terme est cohérent et semble acceptable par toutes les parties.

Le groupe de travail chargé de définir la structure des compétitions de demain a devant lui une tâche primordiale et exaltante.

Quant à la CIVL elle-même, elle reste une structure fragile, gérée exclusivement par des bénévoles. Quand à la fin de l'été son président John Aldridge subit un AVC et abandonne sa charge, la CIVL à son tour est en crise. Ce Plenary est l'occasion de remettre les compteurs à zéro. L'Islandais Agust Gudmunsson, élu président, présente son équipe idéale avant que l'assemblée ne passe au vote, une première. Le scrutin ainsi dirigé lui permet d'avoir autour de lui des gens avec qui il est en confiance et qui sont prêts à travailler. La route est tracée. Yapluka.

Stéphane Malbos, délégué de la FFVL à la CIVL

Le Bureau

Président : Agust Gudmunsson (ISL) – Vice-présidents : Calvo Burns (GBR), Igor Erzen (SLO), Goran Dimiskovski (MAC), Stéphane Malbos (FRA) - Secrétaire : Jamie Sheldon (USA) – Trésorier : Hamish Barker (AUS).

La sous-commission Parapente

Président : Calvo Burns (GBR) – Membres : Hamish Barker (AUS), Thomas Brandeler (AUT), Harry Buntz (ALL), David Dagault (FRA), Didier Mathurin (FRA), Russel Ogden (GBR), Martin Scheel (SUI), Alain Zoller (SUI).

Le groupe de travail Competition Structure

Président : Stéphane Malbos (FRA) – Membres : Thomas Brandeler (AUT), Calvo Burns (GBR), Goran Dimiskovski (MAC), Martin Scheel (SUI).

Les sous-commissions

Parapente: Chris (Calvo) Burns (GBR) – Delta: Oyvind Ellefsen (NOR) – Voltige : Claudio Cattaneo (SUI) et Dennis Pagen (USA) – Sécurité : Raymond Caux (FRA).