



6 FÉVRIER 2014

COMMUNIQUÉ DE LA FÉDÉRATION

relatif aux problèmes d'homologation des ailes pendant la super-finale de la Coupe du monde.

La finale de la Coupe du monde [qui s'est déroulée au Brésil en janvier](#) a été le lieu d'une crise importante, relative à l'homologation des ailes engagées sur l'épreuve.

Voici les faits et leur chronologie.

En début de compétition, après avoir déclenché des contrôles d'ailes, conformément à ce que prévoit son règlement, la Coupe du monde a trouvé notamment sur un modèle d'aile nouvellement homologué EN D – l'OZONE ENZO2 – une différence conséquente dans les mesures effectuées sur la voile, se traduisant par un bord de fuite plus long de 40 cm que celui de l'aile témoin ayant passé les tests d'homologation en Europe et conservée par le laboratoire de tests.

Ne voulant pas décider directement du sort de l'ENZO 2 en cours d'épreuve du Brésil, la PWCA* a déclenché auprès du laboratoire ayant été en charge des ailes EN D engagées sur la finale, et notamment de l'ENZO2, un test de conformité à l'homologation de l'aile "version Brésil". Pendant ce temps la PWCA a autorisé les pilotes équipés d'une ENZO2 à poursuivre la compétition du Brésil.

La même semaine, Air Turquoise a sollicité deux observateurs extérieurs (dont un de la FFVL) pour assister aux tests à Villeneuve en Suisse.

L'aile prototype conservée par le laboratoire, remise de manière fiable en conformité avec les cotes du Brésil, a montré sur une partie des tests en vol un comportement qui semble conforme à la norme. Les tests se sont déroulés en charge maximum et sur les figures les plus exigeantes.

Compte tenu du résultat de tests partiels en vol réalisés sur le prototype de l'ENZO 2, la PWCA a décidé de proclamer des résultats provisoires et de cependant procéder à une remise des prix. Les résultats sont à ce jour toujours provisoires.

Après la dernière manche, trois ailes ont été envoyées à Air Turquoise (une ENZO 2, une Boom 9 et une IP7) afin d'être contrôlées. La procédure est en cours.

À la suite de la Super-Finale 2013, la Coupe du monde a enchaîné sur la première étape de la saison 2014, au Mexique du 1^{er} au 8 février.

Lors d'un entraînement, un accident mortel est survenu à un pilote qui volait sous ENZO 2. Juste avant le début de la compétition, la PWCA a décidé d'interdire aux ENZO2 de participer à l'épreuve, en s'appuyant sur le principe qu'une aile produite doit être identique en tous points au modèle homologué, et donc que les ENZO2 qui volent actuellement en compétition ne sont pas homologués.

La position de la FFVL

Pour rappel, la décision de la CIVL** en 2011 d'autoriser sur ses compétitions de catégorie 1 uniquement des ailes homologuées, avait contraint la majorité des fédérations, dont la FFVL, ainsi que la PWCA, à ne plus accepter sur leurs épreuves de distance que des modèles certifiés EN.

Toutefois, depuis cette date la FFVL fait partie des acteurs internationaux qui travaillent à faire évoluer cette situation et proposent une solution réglementaire pérenne plus adaptée à la fois à la compétition et à la finalité de la norme D.

En effet, la norme européenne a été conçue pour répondre à des objectifs de qualité en matière de sécurité mais pas pour garantir l'équité sportive entre les pilotes des ailes en compétition.

La FFVL considère que les ailes de compétition doivent faire l'objet d'un cadre réglementaire adapté, avec les objectifs d'assurer à la fois : la sécurité, la sportivité et l'équité.

Conformément à cette idée, la FFVL a participé aux travaux de la sous-commission parapente de la CIVL, laquelle a rédigé un nouveau projet de cahier des charges pour les ailes de compétition (CIVL compétition class - CCC). En concertation avec la FSVL (Fédération Suisse de Vol Libre) nous avons soutenu le projet à l'EHPU*** et celui-ci devrait être adopté par l'AG de la CIVL les 22 et 23 février prochains. La réglementation internationale devrait donc maintenant pouvoir rapidement évoluer pour mieux répondre aux besoins de la compétition.

Face à cette situation de réelle crise, dont les premières victimes sont les pilotes de compétition engagés dans les épreuves internationales actuelles, la FFVL met chacun face à ses responsabilités.

Il est de notre devoir collectif de regarder l'avenir sous l'angle de la solidarité afin que le monde du vol libre se reconstruise sans délai, sans entêtement à détruire l'autre ou à régler ses comptes. Cela est notre intérêt à tous, que de ne pas scier la branche sur laquelle nous sommes assis.

En ce qui concerne le règlement de nos compétitions fédérales de distance, la première version 2014, [actuellement provisoire, est publiée pour information sur le site parapente](#). Ce règlement n'intègre aucun changement par rapport à 2013 pour ce qui est des règles concernant les parapentes. Elles nous paraissent aujourd'hui encore adaptées dans leur formulation. Cependant, en fonction des développements à venir, la FFVL considèrera la nécessité ou non de les ajuster en cours de saison. Dans tous les cas, les décisions prises le seront dans un esprit de simplicité et d'intérêt général.

* Association organisatrice de la Coupe du Monde de parapente

** Commission Internationale du Vol Libre de la Fédération Aéronautique Internationale

*** Union européenne de vol libre

