



## Commission internationale

### Rapport d'activité 2011

Pour cette commission (COMINT), cette année a été largement dominée par la question de l'utilisation, ou non, des voiles homologuées en compétition. La décision de la CIVL après les accidents de PIEDRAHITA a largement pesé dans la décision de la FFVL. La solution, intermédiaire, a été l'interdiction momentanée des voiles non homologuées pour les compétitions fédérales.

#### 1° LA NORME EN

Suite à un accident survenu à un pilote test d'expérience, la PMA, (version germanophone de l'ACPUL), poussée par le DHV, a organisé des réunions pour envisager l'évolution de la norme EN pour permettre l'homologation de certaines voiles non homologuées. Soyons clairs : la question n'est plus de savoir si une voile réussit ou non à passer l'homologation, mais de savoir si l'on va modifier la norme pour que telle ou telle voile puisse réussir à passer l'homologation une fois la norme modifiée...

Le problème était que ces réunions étaient décidées de manière précipitée, avec un ordre du jour aléatoire et de toute manière imprécis. La réunion de Bregenz n'a pas permis de prendre des décisions claires puisque, quelques semaines plus tard, le DHV faisait pression sur la PMA pour qu'une nouvelle réunion ait lieu, remettant en question les décisions prises par vote lors de la 1<sup>re</sup> réunion. Dans ces conditions, la FFVL, qui avait fait l'effort financier d'assister à la réunion de Bregenz, n'a pas jugé utile de renouveler l'expérience (*compte-rendu en pièce jointe*).

Il faut rappeler que le DHV ne veut pas renoncer à la manne financière que représentent les travaux de test et demande que certaines manœuvres de sa norme (dont il a changé l'intitulé qui n'est plus la norme DHV mais la norme LTF) soient incluses dans la norme EN. La PMA a réalisé (en Allemagne) des actions tendant à obtenir de la part du DHV l'application de la norme EN. L'autre laboratoire allemand, l'ACADEMY, a déjà décerné la norme LTF à un constructeur français. La norme EN est d'ores et déjà reconnue dans les pays d'Europe, hormis par le DHV. Mais il ne s'agit que d'une question financière.

Les fédérations, les laboratoires d'essais ou les associations de constructeurs ne peuvent en aucun cas modifier les normes de leur propre chef. Seul le CEN (Comité Européen de Normalisation) qui les réunit dispose de ces prérogatives. Qu'il y ait un bien fondé ou non aux propositions faites, il n'est pas possible de décerner une homologation sans respecter le texte en vigueur.

Le seul moyen de lutter efficacement contre le lobbying du DHV serait que la FFVL se dote des moyens de son ambition : il faudrait que le laboratoire fédéral embauche un « commercial » qui pratique le parapente, parle couramment anglais et allemand, soit disposé à passer du temps sur les routes et en réunions, après avoir appris l'histoire de la norme de manière à être crédible lors de ces réunions. Si quelqu'un connaît l'oiseau rare, qu'il l'indique...



## 2° L'UEVL (EHPU en anglais) et l'ESTC

L'UEVL a tenu son AG 2011 à Budapest en février, la COMINT y a participé. Le travail de Thomas SÉNAC, référent pour les questions environnementales a été salué. Chris BORRA a présenté la situation de la réglementation européenne en regrettant le manque de distinction entre les planeurs et les PUL's. Angus PINKERTON a rappelé que nous arrivions aux dates de révision pour les normes 926-1 et 12491. La volonté de l'UEVL de voir les pilotes voler sous voiles homologuées en compétition a été rappelée. Les travaux et résultats des réunions de l'UEVL peuvent être consultés sur son site web : <http://www.ehpu.org>

Parallèlement, la COMINT entretient les relations entre la FFVL et l'ENSA qui fournit son expertise juridique, grâce à Arnaud PINGUET, bien utile lors des réunions européennes. La COMINT s'est rendue à plusieurs reprises à l'ENSA. Au cours de ces déplacements, la réunion des commissions européennes de sécurité (ESTC) qui s'est déroulée à Budapest les 4, 5 et 6 novembre 2011 a été préparée avec l'aide active de Joël YOUT et Sylvain ORTLIEB, référents FFVL à l'ENSA.

La COMINT s'est rendue une 2<sup>e</sup> fois en Hongrie pour assister à la réunion annuelle de l'ESTC, European Safety and Technical Committee (*compte rendu en pièce jointe*).

## 3° LA FAI

La commission internationale du vol libre (CIVL) gère au sein de la FAI principalement les championnats et records continentaux et mondiaux, et le classement permanent des pilotes et nations. Elle se mêle parfois d'enseignement (elle a créé et gère la IPPI Card) et de sécurité (à travers les définitions des différentes catégories et le règlement des compétitions). C'est ce dernier aspect qui a dominé la saison écoulée et sera le point fort de la prochaine AG de la CIVL, en février prochain à Lausanne. Comment concilier sécurité, équité et développement du sport ?

## 4° LE KITE

Le président de la commission compétition (AFCK) est Olivier Mouragues, depuis septembre 2011. Membre du bureau de l'IKA - l'Association de Classe Internationale - c'est donc dorénavant sa commission qui gère la relation avec l'international (évolution des règlements, calendriers, nouvelles disciplines).

Aucun événement marquant en 2011 ; par contre 2012 étant une année charnière avec la confirmation ou pas du kite pour les J.O. de 2016, cela risque de changer la donne pour la discipline au sein de la FFVL.

*Marion Varner*  
*Président de la commission*