



COMITÉ DIRECTEUR DU 25 JUIN 2011 - Lyon

COMPTE RENDU

Présents :

- ✓ Comité directeur : BÉNINTENDE Jean-Claude - BONNENFANT Kevin - BRAËMS Pierre - BURLLOT Bertrand - DESSAINT Hubert - GENSAC Véronique - JEAN Dominique - LASSALLE Marc - OULDALI Sonia - PICHET Christophe - SÉNAC Thomas - SORREL Jérôme - WATRIN Éric.
- ✓ Ligues : DANIEL Vincent – GILLES Yves - POULEAU Jean-Pierre.
- ✓ Invités : THOMAS Vincent – VARNER Marion

Excusés : CANTENOT Pascal

Pouvoirs : BOURDEAUX Jean-Philippe à BURLLOT Bertrand – de CHAUVIN Agnès à PICHET Christophe - de DUCHESNE DE LAMOTTE François à SORREL Jérôme – de FAUCHIER Jeff à POULEAU Jean-Pierre - de GARNIER Éric à BENINTENDE Jean-Claude – de KAUFFMANN Rémy à SORREL Jérôme – de LACOUR Vincent à GENSAC Véronique – de LAME Jean-Pierre à BENINTENDE Jean-Claude

Direction technique nationale : GOUESLAIN Yves - BOUVARD Jacky.

Secrétariat : MAUREL Sophie - MARCHESE Brigitte.



ORDRE DU JOUR – de 9 h à 17 h

☞ Compétitions :

Parapente : homologation des voiles en compétition **vote**

Voltige, maintien du championnat de France malgré l'absence d'organisateur **vote**

Kite validation du règlement freestyle 2011 **vote**

☞ Cooptation au sein du comité directeur

☞ Synthèse des sujets prioritaires

☞ **Approbation du compte rendu du comité directeur du 20 mars** **vote**

☞ **Point financier dont augmentation de l'indemnité kilométrique** **vote**

☞ Liste de webmasters pour alimenter les sites Internet

☞ **Goat : cet aéronef peut-il être considéré comme un PUL ?**

☞ Réunion CNFAS/groupe de travail REX

☞ Points d'information

Assurances

Boomerang

Lachens

Euromet à Annecy

Convention nationale kite

Réunion le 9/10 de la commission nationale des sites

Coupe Icare : organisation

Club de kite : « to be sport »

Homologation des voiles en compétition parapente

Marion Varner intervient sur la question suivante : « dans les compétitions de parapente organisées ou soutenues par la FFVL en France, cette dernière doit-elle continuer ou non à accepter des parapentes non homologués selon la norme EN 926-1 et EN 926-2 ? ».

Cette question peut être abordée sous trois angles : sécurité, juridique, équité.

Yves Goueslain précise que selon les déclarations d'accident en compétition, les voiles non homologués sont légèrement plus accidentogènes (mais pas de façon significative vu que cela porte sur de petits chiffres), car utilisées par des pilotes de haut niveau qui volent beaucoup (pièce jointe). Les normes précitées parues au Journal officiel de la Communauté européenne en 2000 ont été soutenues par la France et sont imposées aux écoles pour obtenir le label. Dans les compétitions françaises, toutes les voiles homologuées et non homologuées sont acceptées.

Marion Varner pose la question de la responsabilité de la fédération en cas d'accident grave voire mortel avec des voiles non homologuées, entraînant un procès par les ayants-droit, sachant que les décharges de responsabilité signées éventuellement au préalable par des pilotes bien intentionnés ne sont pas valables juridiquement. En tant que juriste il pense que la responsabilité des organisateurs et de la fédération serait mise en cause. Avis partagé par l'avocat de la fédération.

À l'issue d'un sondage réalisé auprès des 27 fédérations de l'EHPU, il ressort que seule la fédération irlandaise interdit les voiles non homologuées en compétition. Certaines précisent qu'elles se sont alignées sur la position du CIVL pour les compétitions de catégorie 1.



D'une façon plus générale, il faut ajouter que les voiles de voltige et de speed riding ne font pas actuellement l'objet d'homologation tout comme certaines voiles utilisées par des pilotes de petit poids, faute de pilotes pour les tester.

Enfin, les voiles homologuées sont réputées être moins performantes...

Il existe actuellement quatre classes d'homologation : A, B, C, D. Est-il envisageable de créer, comme l'a proposé la France au CIVL, une norme pour les ailes open, E ou Z... avec un minimum de contraintes telles que le test en charge et le certificat de navigabilité, sachant que la mise en place de ce dispositif nécessitera une longue procédure ?

Pierre Braëms estime que les voiles non homologuées permettent de faire évoluer la technique. Le problème est de faire homologuer les pilotes qui les utilisent.

Le DTN souligne que les ailes non homologuées récentes, à deux lignes, sont vendues avec parcimonie par les constructeurs et à des pilotes aguerris. Il existe des ailes de travail non homologuées mais destinées à des usages bien précis. Même s'il se pose le problème de l'équité sportive entre les pilotes du fait d'une différence de performance notable entre les voiles, voter l'élimination à la fédération des voiles non homologuées serait une révolution lourde de conséquences !

Kevin Bonnenfant fait valoir que l'équité sportive et la liberté d'innover sont deux composantes du vol libre.

Véronique Gensac estime que l'angle juridique est très inhibiteur et que l'organisation des compétitions est de toute façon bien encadrée en France. Il conviendrait plutôt d'insister sur la formation des directeurs d'épreuve et de développer le rôle moteur de la France au sein des instances internationales. Véronique fait également part du point de vue de Vincent Lacour, excusé, qui se prononce contre l'interdiction des voiles non homologuées en compétition.

Vincent Danel demande quel est l'usage dans les sports mécaniques.

Dominique Jean évoque la jurisprudence dans les sports de nature, à savoir jusqu'où va la responsabilité des organisateurs d'épreuves et celle des pratiquants.

Pierre Braëms et Yves Goueslain proposent qu'une feuille de route soit rédigée à l'attention de la commission Compétition afin de faire évoluer les orientations dans ce domaine.

François Duchesne suggérerait d'organiser un sondage sur Internet auprès des pilotes de haut niveau mais ceux-ci sont logiquement susceptibles de se prononcer en faveur des voiles non homologuées...

Pour le président, il est urgent d'attendre et d'observer l'évolution de la position du CIVL qui devrait refaire un point à l'issue du championnat du monde, selon Thomas Sénac.

En résumé :

Il ressort des statistiques fédérales que la présence de voiles non homologuées en compétition n'est pas un facteur déterminant pour ce qui est de la sécurité et des accidents. Ceux qui en utilisent n'ont pas plus d'accidents que les autres.

La position actuelle de la FFVL n'est pas différente de celle de la majorité des autres fédérations européennes.

Il y a clairement une inéquité sportive au vu des différences de performances entre les modèles d'ailes. Ce qui était acceptable il y a encore quelques années, l'est beaucoup moins aujourd'hui car :

- les différences de performances sont plus grandes
- le nombre de pilotes augmente
- voler avec les ailes les plus performantes n'est plus une fin en soi
- l'immense majorité des autres pays ont adopté des classements par catégories d'ailes

VOTE NUMERO 1, À MAIN LEVÉE

24 VOTANTS



AlpEnergie

par GDF SUEZ

Partenaire officiel kite

Dans les compétitions de parapente organisées ou soutenues en France par la FFVL, cette dernière doit-elle continuer à accepter des parapentes non homologués, selon la norme EN 926-1 et EN 926-2 ? »

OUI À L'UNANIMITÉ