



TREMBLEMENT DE TERRE AU BRÉSIL



La nouvelle Ozone Enzo 2 équipait une grande partie du plateau à la Superfinale de Governador Valadares.

Ou « le fiasco annoncé d'un système transitoire non adapté à la compétition »

Disons-le clairement, tout ceci est cauchemardesque, y compris pour un magazine... On aimerait continuer à se donner le temps de la réflexion mais à un moment, il faut boucler. De plus, cela s'excite tellement sur la scène mondiale qu'il faut clarifier. Jean-Michel Ara-Somohano s'y est collé et a suivi au jour le jour.

RAPPEL

Vendredi 8 juillet 2011, championnats du monde de parapente à Piedrahita, Espagne... Suite à deux accidents mortels pendant les premiers jours de la compétition, le CIVL (Comité International du Vol Libre, organe de régulation de la Fédération Aéronautique Internationale) suspend l'autorisation aux ailes non homologuées de voler en compétition FAI de catégorie 1. Effet immédiat et fin de « l'Open Class ». Ces ailes ne peuvent plus voler au championnat du monde en cours, qui est de fait stoppé (mais validé par deux manches courues).

Un séisme secoue le monde du vol libre. La quasi-totalité des fédérations nationales s'aligne sur la décision du CIVL. Des centaines de pilotes qui viennent de dépenser des milliers d'euros ne peuvent plus concourir. Et depuis cette date, seules les voiles homologuées certifiées, conformes à la norme EN-926-2 sont acceptées sur les circuits compétitions.

Dans les faits, ce sont des ailes homologuées EN ou LTF D, qui sont évidemment redevenues progressivement au fil des ans et des développements de vraies « bêtes de course ».

LA PROBLÉMATIQUE DE LA NORME EN-926-2

L'essence même de la norme EN-926-2 est de définir et certifier les parapentes selon leurs comportements en vol lors des procédures de test.

Une problématique évidente apparaît très vite quant à l'utilisation d'une norme prévue initialement pour cadrer le marché des ailes « tous publics », mais absolument pas définie pour encadrer des modèles de compétition!

Bien sûr les interprétations de textes ou de l'esprit des textes normatifs varient selon les acteurs. Les organismes de certification subissent. Alors que les constructeurs peuvent interpréter ce qui n'est pas forcément tout explicite dans la norme à leur avantage. Les fédérations sportives et la coupe du Monde de parapente PWCA subissent elles aussi cet état législatif, au début transitoire, et tentent à leur échelon de préserver les fondamentaux de notre sport.

Quoi qu'il en soit... Même si la situation est transitoire depuis 2011, les ailes de compétition doivent répondre à un cahier des charges précis et être certifiées par un organisme indépendant habilité.

Il est difficile d'appliquer une norme *stricto sensu* dont l'objet n'est pas adapté à une pratique compétitive. Face à ces problématiques, afin de garantir l'équité et de pallier à tout problème sportif, le comité de la coupe du Monde a initié un processus de contrôle pour vérifier la conformité des ailes dès 2011.

Selon les textes de la norme, « le spécimen d'essai doit être complet, avec le manuel de l'utilisateur dans une langue acceptable pour le laboratoire d'essai, prêt à voler et se conformer en tous points au modèle de production ».

Depuis 2011 donc, le pilote suisse Joël Debons est mandaté par le comité de la coupe du Monde pour réaliser des contrôles de conformité. Il a miniaturisé son outil de travail pour mesurer précisément au laser les calages des ailes sur toutes les compétitions. Pas de grandes tricheries constatées, mais un élément dissuasif qui fonctionne bien. Il s'est avéré au passage que ces contrôles de calage ont souvent montré que

les ailes ralentissent très vite, et qu'il est important de les recalibrer régulièrement... (Ndlr : point sur lequel nous reviendrons dans notre prochain numéro). Beaucoup de pilotes en ont pris conscience, c'est l'un des nombreux effets bénéfiques de ces contrôles qui nourrissent le champ de connaissances techniques concernant les ailes de compétition et leur évolution structurelle dans le temps.

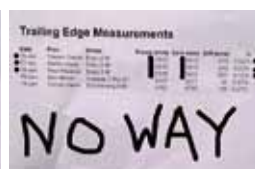
Afin d'affiner le processus, pérenniser le champ d'application des contrôles des épreuves de la coupe du Monde, le comité de la PWCA a ensuite demandé des données plus fines et plus complètes au laboratoire-test de certification Air Turquoise, dirigé par Alain Zoller.

Un dossier technique permettant d'effectuer un contrôle simple et rapide des différents paramètres des ailes volant dans la compétition a donc été transmis au comité de la coupe du Monde pour la toute récente Superfinale 2013 de Governador Valadares. Ces paramètres sont les suivants :

- Longueurs des suspentes - Plan de suspentage - Caractéristiques des suspentes et leurs dimensions.
- Dimensions des élévateurs + schéma de construction des élévateurs fourni par le constructeur - Photo des élévateurs de l'aile certifiée.
- Longueur de l'envergure sur le bord d'attaque - Longueur de l'envergure sur le bord de fuite.

Mesures des bords de fuite au Brésil avec « complain » et pétitions de pilotes.

Trailing Edge Measurements						
Date	Pilot	Glider	Actual (mm)	Cert (mm)	Diff (mm)	%
16-Jan	Viktor Kovch	Enzo 2 M	8812	8812	200	3.02%
17-Jan	Stefan Wylak	Enzo 2 M	8812	8812	200	3.02%
18-Jan	Piero Malicki	Enzo 2 M	8819	8812	200	3.13%
19-Jan	Raul Bonet	Icepeak 7 Pro 23	8287	8271	36	0.57%
19-Jan	Pomian Haller	Bismarck 9 M	8762	8780	-18	-0.27%



GOVERNADOR VALADARES, JANVIER 2014, 1^{re} MANCHE DE LA SUPERFINALE 2013

Les premiers contrôles sont effectués sur les différents modèles en course et... surprise ! De grosses différences sont mises à jour. Les nouvelles Ozone Enzo 2 ont un bord de fuite mesuré plus long... près de 40 cm de plus que les données enregistrées chez Air Turquoise. Les élévateurs des ailes présentes en course ne seraient pas non plus semblables au modèle déposé.

Une crise sans précédent en compétition éclate. Ces résultats tendent à montrer que l'Enzo 2 commercialisée par Ozone auprès des pilotes ne serait pas conforme en l'état au modèle-étalon certifié EN-926-2 par le laboratoire Air Turquoise.

En pleine Superfinale, les pilotes de tous bords sont confrontés à des incertitudes insupportables qui génèrent un climat de grande tension. Avec des questions qu'ils peuvent se poser légitimement : Y a-t-il eu volonté de tricherie ? Quoi qu'il en soit, le modèle sous lequel on vole ou contre lequel on concourt est-il certifié ou non ? Est-il « dopé » en performances... (et en exigences de pilotage ?).

Autres questions... Qui va décider de l'avenir de la compétition ? Qu'advierait-il s'il s'avérait que l'Enzo 2 produite ne réussissait pas les tests de la norme EN-926-2 ? Ces ailes vont-elles être disqualifiées ? Les résultats seraient-ils validables ? Etc.

Avec parfois des interrogations plus personnelles : « En tant que pilotes, combien d'années d'efforts, de travail et de sacrifices avons-nous produits pour en arriver à une telle situation déléter ? ».

Sur place, l'incompréhension et la révolte pointent, la situation devient explosive, hors de contrôle, certaines réactions frôlent parfois l'hystérie sous la pression liée à l'événement.

Le comité de la coupe du Monde demande en pleine compétition une expertise auprès des organismes de certification qui déclarent que seuls de nouveaux tests du modèle en course permettraient de lever le doute.

Dans un premier communiqué, Ozone annonce que le modèle a été homologué par erreur avec des « pinces » (Ndlr : coutures formant « froncement » du tissu et donc un léger bridage du bord de fuite). Dans la chaîne de transmission en fabrication, ces pinces n'auraient donc simplement pas été reproduites. La marque certifie que le problème est mineur et que son Enzo 2 passerait sans problèmes les tests en vol dans cette configuration.

On pourrait donc se poser une question : comment une marque aussi qualifiée ne contrôle pas mieux son processus de fabrication pour son modèle le plus élaboré et le plus pointu ? Pour ce qui concerne au bas mot 100 ailes, destinées pour la plupart à courir dans la Superfinale de la coupe du Monde ?

Ozone assure donc que le modèle serait « conforme » car tout ne serait pas précisé dans les textes au niveau des pinces... (dont - Ndlr - tous les designers diront qu'elles jouent un rôle prépondérant dans les comportements). Un rapport de force s'engage entre



Photos Lucas Bernardin



Dans les grands glides compacts et les rentrées au goal, les performances pures des ailes jouent un grand rôle, surtout en vitesse.

acteurs et autres constructeurs car on peut toujours jouer sur les niveaux d'interprétation des textes de la norme EN-926-2. Il demeurera toujours la loi et l'esprit des lois...

De toute façon, seul un organisme certifié est habilité à définir si le modèle est conforme ou non.

L'ENZO 2 PARTIELLEMENT RE-TESTÉE

Quelques jours plus tard, le samedi 25 janvier, l'organisme de certification Air Turquoise descelle le modèle-étalon archivé de l'Enzo 2 - celui ayant passé les tests - en présence de Denis Cortella (représentant PWCA), Fred Escriba (FFVL), Gilles Berruex (directeur de la Swiss Acro-League et pilote-test EN-LTF), Claude Thurnheer (instructeur FSVL et pilote-test EN-LTF). Différents contrôles sur le modèle archivé sont effectués pour constater qu'il y avait bien 40 cm de différence en bord de fuite entre l'Enzo 2 M archivée et celles en course, mesurées au Brésil.

En présence et avec l'accord des différents observateurs, Alain Zoller découpe les pinces, une batterie de tests est réalisée en deux vols pour donner des éléments factuels à la coupe du Monde. Le soir, annonce que les tests sont réussis par l'aile.

Coup de force d'Ozone qui déclare dans un commu-

niqué après ces deux vols de tests : « L'Enzo 2 est certifiée EN D, avec ou sans bord de fuite relâché, l'erreur a été humaine et c'était aussi une erreur de blâmer le relâchement de ce bord de fuite ».

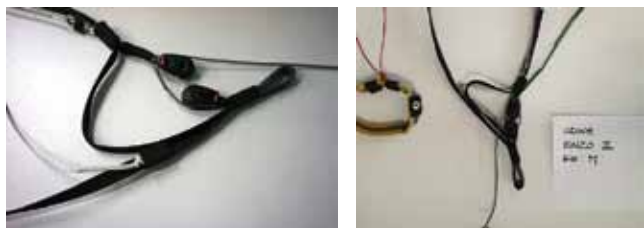
Colère et incompréhension des pilotes et autres constructeurs qui connaissent les protocoles de tests...

Et dans son communiqué du 29 janvier, Air Turquoise précise à propos de ces vols de tests : « Il en ressort que le comportement des manœuvres effectuées rentre dans le cadre de la norme EN. Mais ceci ne veut pas dire que la voile est homologuée dans cette configuration. Pour ce faire, il nous faudrait compléter la batterie des tests en poids minimum, ainsi que les manœuvres restantes au poids maximum ».

La situation est intenable pour les pilotes et autres acteurs, la scène de la compétition internationale explosive, des pilotes quittent la compétition au Brésil. On commence à parler d'Enzagate.

Quelques jours plus tard, la PMA (Paragliders Manufacturers Association, l'association des constructeurs de parapentes qui en regroupe une trentaine, dont Ozone) prend une position ferme :

« Fait avéré que l'Enzo 2 produite et présentée lors de la Superfinale PWC n'était pas conforme et donc non certifiée au moment du début de la compétition. Fait avéré est que la déclaration d'Ozone selon laquelle l'Enzo 2 présentée à la Superfinale PWC



Ancrages de poulies sur l'Enzo 2 « Brésil » et celle de test archivée.

serait conforme à l'échantillon de test de certification enregistré est fausse. Une différence de 40 cm de longueur de bord de fuite ne peut pas être considérée comme conforme. Si une tolérance n'est pas spécifiée, il est supposé qu'elle doit être proche de zéro et non pas infinie... L'esprit de la règle devant être respecté. Fait avéré est que la différence de longueur de bord de fuite de 40 cm n'est pas « un léger changement » et nécessite une nouvelle certification. Le fait est que les règles de PWCA auraient dû être suivies immédiatement. Il était clair d'après la mesure de l'Enzo 2 des pilotes de la Superfinale, que la voile n'est pas conforme au spécimen d'essai et que en tant que telle, l'Enzo 2 présentée sur la compétition ne pouvait être considérée comme un parapente certifié. Le fait est également que la PMA a des statuts et règlements et que la PMA suivra ces lois. Art. 10 des statuts PMA : « Tous les membres doivent traiter des affaires de façon honnête et morale. Cela signifie que toutes les publications par les membres, quelle que soit la forme, doivent être véridiques. Cela est particulièrement important dans les questions de certification et de sécurité. Les publications dans cette instance sont incluses, mais ne se limitent pas et concernent aussi : les sites, les forums, la publicité sous quelque forme et nature que ce soit, lettres et courriels, communiqués de presse etc. Cette obligation morale s'applique également à d'autres domaines d'activité de l'entreprise, tels que le droit de l'entreprise, l'emploi et les questions financières ». La PMA déclare que les résultats de la Superfinale PWC 2013 ne peuvent donc pas être validés ».

Suit une batterie de sanctions, pour la plupart assez symboliques (comme suppression du droit de vote à la PMA pour 12 mois ou 5 000 euros à verser un organisme de charité).

Des constructeurs majeurs dont Niviuk, Swing ou Gin Gliders appuient par leurs communiqués officiels la même position et demandent une invalidation des résultats de la Superfinale.

Le comité de la coupe du Monde, littéralement pris en otage par cette guerre des clans, décide donc que les ailes des podiums de la Superfinale 2013 de Gobernador Valadares seront toutes envoyées au laboratoire-test Air Turquoise pour vérification de leur conformité !

Les résultats de la compétition sont donc provisoires et soumis aux résultats des examens.

ET CE N'EST PAS FINI...

Samedi 1^{er} février, première étape de la coupe du Monde 2014 à Valle de Bravo, Mexique... Un terrible accident vient secouer la compétition avec le décès de Rafał Luckos, excellent pilote polonais

(3^e aux championnats d'Europe 2010), référence d'humanisme et de générosité.

La nouvelle assomme un peu plus l'arène de la coupe du Monde.

Dans un tel contexte, le comité de la PWCA décide dans un souci d'apaisement et de précaution législative, de ne plus autoriser les Enzo 2 à courir,

tant que les résultats des inspections des organismes de certification n'auront pas abouti.

Coup de grâce pour les pilotes équipés Ozone (qui doivent évidemment se débrouiller pour trouver d'autres ailes sur place... ou rentrer à la maison) mais dur à encaisser aussi chez leurs camarades de toutes marques. Un ancien membre de l'équipe de France me déclare éccœuré : « Nous ne sommes que des pions. Les constructeurs ne respectent plus leurs clients. Nous ne sommes pas considérés comme des pilotes mais comme des cons-sommateurs ».

Actuellement, à l'heure de ce bouclage, le fiasco total se poursuit... On pense à tous les pilotes victimes qui se sont investis dans l'exercice de leur passion, privés de leur droit au plaisir, à la compétition, au partage.

Le problème de la normalisation des ailes de compétition est récurrent depuis 2011 et se règlera (du moins on l'espère). Tous les acteurs et fédérations travaillent à des solutions adaptées.

Le laboratoire-test Air Turquoise d'Alain Zoller - qui avait toujours proclamé haut et fort son opposition au système actuel - a par exemple travaillé cet automne avec la FFVL et la FSVL afin de présenter un concept de test qui devrait pouvoir éviter à l'avenir ces tensions inutiles. Cette proposition, qui amenderait la section 7b du Sporting Code FAI, pourrait amener à une nouvelle classe compétition EN (Ndlr: mieux différenciée des normes appliquées aux ailes public) dans les deux ans à venir, peut-être même pour 2015 si les différents acteurs, EHPU, PMA, constructeurs et organismes de certification avancent ensemble vers un objectif de bien commun (Ndlr: pas gagné... voir article pages 16-19, PP+ 428, mai-juin 2013).

Combien de compétiteurs vont encore se démotiver à cette échéance? Les dommages et préjudices engendrés par cette affaire ne sont pas quantifiables et selon un cadre de la FFVL : « L'avenir même du format de la compétition telle que nous la connaissons aujourd'hui est remis en question ».

Selon un membre du bureau de la coupe du Monde PWCA : « Aujourd'hui, nous sommes suspendus à l'expertise technique d'un organisme de certification pris entre le marteau et l'enclume. Personne ne peut anticiper sur les résultats à venir et les conséquences peuvent être fatales pour la saison de coupe du Monde 2014 ».

Les limites d'une normalisation non adaptée dont certains ont joué, ont conduit à la catastrophe absolue et brisé bien des budgets. Peut-être des passions.

Par budget, rappelons le prix public d'une Enzo 2 : 6200 euros TTC.

Quant aux constructeurs, ils sont eux aussi impactés par une affaire qui chamboule la scène et les plans de développement des prochaines séries d'ailes de compétition.

La firme Ozone, quant à elle, a adopté une position « très respectueuse » envers ses pilotes, via un communiqué discret mais officiel : « Bien que nous ayons beaucoup de pilotes très satisfaits avec l'Enzo 2, nous sommes désolés pour les désagréments et la confusion qui entourent actuellement cette aile. Nous devons encore clarifier la certification avec le laboratoire de test. En raison de la controverse au sein de la PWC, tout pilote désireux de retourner son Enzo 2 recevra un remboursement complet via son revendeur. Tout pilote qui n'a pas été en mesure de concourir en PWC doit nous contacter directement. Les pilotes ne doivent pas être les seules victimes de cette controverse ».

Dans un sport qui n'a jamais été aussi mature techniquement, gageons que les différents acteurs sauront se recentrer sur les valeurs fondamentales et essentielles, tournées vers l'éthique, la sécurité, la condition et le devenir de leurs pilotes clients, licenciés, amis, bénévoles.

D'ici là, l'addition s'il vous plaît... ●



Rafał Luckos, décédé au Mexique.

Ndlr: À l'heure de ce bouclage, les constructeurs se déchirent et ça balance à qui mieux mieux : « Oui, chez les autres aussi... ». Si d'autres cas sont avérés, nous en parlerons.

Mais il n'y a pas qu'une marque à blâmer, tout ceci était finalement assez prévisible. Révélateur d'un état d'esprit, y compris chez certains pilotes qui notoirement, « optimisent » leurs ailes. Si seulement cela apportait un peu de moralisation ?

Allez, tout dernier élément, un communiqué de Pierre Bayon, directeur d'Abac-Ingénierie et sponsor, qui ulcéré par l'absence de décisions prises, annonce le retrait du team Abac des compétitions PWC. Il y était présent depuis 14 ans.

On est très ennuyés pour les designers et pilotes d'Ozone France que l'on admire et respecte par ailleurs profondément.

Le team Abac-Niviuk annonce qu'il soutiendra ses pilotes mais se retire de la PWC

