

Le point de vue d'Air Turquoise, laboratoire de test selon les normes EN & LTF

Une grande polémique au sujet de voiles qui ne seraient pas conformes et pas certifiées selon la norme EN, n'a cessé de prendre de l'ampleur depuis le début de la Superfinal 2013 qui vient de se terminer au Brésil.

Air Turquoise étant l'un des acteurs principaux quant à l'homologation de ces voiles de compétition, nous avons été très sollicités ces derniers jours. C'est la raison pour laquelle, nous pensons qu'il est important de communiquer l'historique, les travaux qui ont été effectués par nos soins et aussi la philosophie générale de l'homologation des voiles de compétitions. Ceci dans le but de donner des réponses concrètes aux différentes interventions des Forums de discussions, sous-entendu etc.... :

1/. Quelles sont les dernières voiles de compétition qu'Air Turquoise a certifié, celle que l'on peut et pu voir en compétition de 2012 à ce jour :

- Niviuk - Icepeak 6 & 7 tailles 21 - 23 - 24 - 26
- Ozone - Enzo2 M
- Gin Gliders - Boomerang9 M
- Niviuk - Icepeak 7 pro-model 23 & 24

2/. L'homologation de ces voiles

- a été effectuée dans le strict respect de la norme EN, les vidéos, voiles, documents sont archivés dans nos locaux en accord avec le point 8 de la norme 926-2.
- les manœuvres full speed ont été effectuées en tenant compte des limites mécaniques du système de l'accélérateur, soit poulie contre poulie.

3/. Sur demande du comité de la PWCA, nous avons fourni un dossier technique qui était censé permettre d'effectuer un contrôle simple de différents paramètres des voiles durant la compétition.

Ces paramètres sont les suivants :

- Longueurs des suspentes
- Plan de suspentage
- Caractéristiques des suspentes et la calculation
- Dimensions des élévateurs
- Drawing des élévateurs fourni par le constructeur
- Photo des élévateurs de la voile certifiée
- Longueur de l'envergure sur le bord de fuite
- Longueur de l'envergure sur le bord d'attaque

4/. Superfinal 2013 et Enzo2 M

Nous avons été contactés par l'organisation de la PWCA lors des toutes premières journées de la Superfinale au sujet de la Ozone - Enzo2 M, sur laquelle la mesure du bord de fuite ne correspondait pas à celle fournie par nos soins. La différence était de 40 cm plus court sur le modèle archivé dans nos locaux.

Il nous a ainsi été demandé de nous prononcer, à savoir, si la voile utilisée au Brésil est toujours considérée comme homologuées dans cette configuration ?

Nous n'avons pas pu, ni voulu, nous prononcer de manière formelle sur une certitude, à savoir que la norme ne donne pas de tolérance sur ce point de mesure. Nous sommes en possession des "Drawing" de la voile qui n'ont pas été ouverts pour contrôle, ceci pourrait se faire ultérieurement sur demande officielle et justifiée.

Le samedi 25 janvier, en présence de Denis Cortella (PWCA), Fred Escriba (FFVL), Gilles Beruex (chef de la league suisse acro - EN - LTF test pilote), Claude Thurnheer (instructeur FSVL et EN - LTF test pilote) et Alain Zoller (EN - LTF test pilote) qui ont procédé au différents contrôle sur le modèle archivé pour constater qu'il y avait bien 40 cm de différences sur la voile Enzo2 M archivée.

Sous contrôle des témoins, photos à l'appui et marquage précis de couleurs sur la voile, nous avons procédé à la remise en conformité du bord de fuite, soit en décousant les pinces "pintches" présents sur la voile avant et pendant les tests d'homologations.

Après ces mesures, nous avons retrouvé une longueur de l'envergure qui correspond à ce qui a été mesuré au Brésil. La symétrie a été vérifiée par les témoins et est identique de chaque côté.

L'étape suivante a été d'effectuer une batterie de tests qui ont été défini avec le groupe en

question afin de pouvoir donner une rapide vue de la situation à la PWCA.

L'objectif n'était pas de refaire une homologation complète de la voile, mais de vérifier dans un cadre précis si les manœuvres les plus pénalisantes pour ces voiles cadraient encore avec la norme EN. Donc sur deux vols, Alain Zoller a testé au poids maximum de l'aile les manœuvres suivantes :

- Fermeture asymétrique 75%
- Fermeture asymétrique 75% full speed
- Fermeture frontale
- Fermeture frontale full speed
- Parachutage aux freins
- Stabilité en tangage lors d'une action aux commandes en vol accéléré
- Vrille en basse vitesse

Il en ressort que le comportement de ces manœuvres 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.

Nous sommes fortement critiqué d'avoir modifié un modèle d'archive, la seule preuve du modèle certifié. Si nous avons procédé de la sorte, c'est qu'il est possible à 100% de remettre la voile en conformité selon la configuration des tests effectués le 12.11.2013, date des tests en vols.

Les "pinches", pincés ont été référencés, marqués sur les coutures et les mesures de la moitié de l'envergure du bord de fuite ont été effectuées à maintes reprises. Ces mesures sont facilement reproductibles et contrôlables, et le bien fondé de notre démarche nous a été confirmé par nos conseillers compétents en la matière.

5/. Notre sentiment

Nous avons un sentiment d'impuissance face à l'incrédulité des politiques, des organisateurs de compétitions PWCA comprise et des décideurs. Nous avons été sollicités en tant que « procureur » du sport, alors que notre rôle est de vérifier que les voiles que nous homologuons soient conformes aux critères des normes en vigueur. Nous travaillons au plus proche de notre conscience et du respect de la complexité de cette norme, nous avons donné un avis et fait des constatations, mais ce n'est pas à un labo de test de sanctionner l'un ou l'autre des acteurs et notamment de juger qui a gagné ou pas une compétition.

Il nous a été fait le reproche de ne pas certifier ces voiles correctement, les archives en notre possession, sont à disposition à qui de droit pour vérifier le bien-fondé des résultats publiés.

Cela nous amène pour des questions de crédibilité des travaux effectués sur ces voiles, à demander formellement de pouvoir revoler et re-contrôler certains paramètres de toutes ces voiles (du moins un échantillonnage représentatif de celle qui ont participé à la Superfinal 2013).

Nous voulons une bonne fois pour toute en tant que labo de test neutre et indépendant, et afin de clarifier la situation, faire relecture des voiles de compétitions homologuées et sur le marché afin de confirmer s'il a été possible de gagner quelques km/h.

Si effectivement quelques km/h de vitesse en plus sont constatés, nous pourrions considérer que toutes les voiles de la Superfinale 2013 ne sont pas homologuées.

Il est clair que les vitesses maximum qui ont été enregistrées durant les tests d'homologations donne la limite de ce qui est acceptable au niveau d'un comportement EN 926-2.

6/. Conclusion, probablement pas la fin

Il est démontré par ces événements, une fois de plus, que c'est une hérésie de vouloir continuer dans la voie d'une homologation EN pour les voiles de compétitions.

Nous avons travaillé cet automne en commun 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 être amené à figurer comme classe compétition EN dans les deux ans à venir. Mais immédiatement, nous devons stopper cette hypocrisie ; et que ceux qui prônent une homologation formelle EN D pour ces voiles puissent à l'avenir prendre la responsabilité de leurs actes.

Fait à Villeneuve, le 28 janvier 2014

Air Turquoise team