

## CLASSE A

### Classe A: exigences envers le pilote

- Pour tous les pilotes, même en cours de formation.
- Style de vol actif souhaitable.

### Figures de vol pertinentes, dysfonctionnements et leurs particularités:

- Comportement au décollage et à l'atterrissage: simple.
- Stabilité, roulis, tangage: stable, tangage amorti, roulis en général bien amorti
- Maniement: globalement simple, indulgent envers le pilote.
- Fermeture latérale: réouverture généralement autonome, changement de direction de 90° max. et angle d'abatée de 45° max.
- Fermeture frontale: réouverture généralement autonome et rapide sans autres complications.
- Oreilles: engagement et comportement en général sans problème, réouverture autonome. Avec seulement deux suspentes A, la fermeture des oreilles peut s'avérer importante. → Consulter le manuel (la certification est réalisée selon le manuel).

**Classe B:** la classe B n'est pas encore scindée en termes de norme, et les constructeurs décident donc eux-mêmes de cette répartition. Reste à savoir quel facteur motive leur choix: la sécurité ou le marketing? Pour simplifier, nous distinguons ici les ailes low-B et high-B.

## LOW-B

### Classe low-B: exigences envers le pilote

- Pour tous les pilotes, adaptée à la formation si le constructeur le conseille.
- Style de vol actif recommandé.

### Figures de vol pertinentes, dysfonctionnements et leurs particularités:

- Comportement au décollage et à l'atterrissage: simple.
- Stabilité, roulis, tangage: stable, amorti du tangage et roulis en général encore bon.
- Maniement: plutôt simple, indulgent envers le pilote.
- Fermeture latérale: réouverture généralement autonome, changement de direction de 90° max. et angle d'abatée de 45° max.
- Fermeture frontale: réouverture généralement autonome et rapide ou à peine temporisée, sans autres complications.
- Les fermetures latérales et frontales peuvent s'avérer dynamiques et entraîner un virage rapide (cf. fermetures latérales et frontales en high-B).
- Oreilles: engagement et comportement en général sans problème, réouverture pas forcément autonome. Avec seulement deux suspentes A, la fermeture des oreilles peut s'avérer importante. → Consulter le manuel (la certification est réalisée selon le manuel).

## HIGH-B

### Classe high-B: exigences envers le pilote

- Pour les pilotes expérimentés qui pratiquent régulièrement le vol libre, même dans de fortes conditions thermiques.
- Le pilote doit être capable d'anticiper, de maîtriser et de résoudre des réactions potentiellement dynamiques.
- Le pilote doit être capable d'accélérer dans une atmosphère agitée afin d'exploiter tout le potentiel de performances.
- Style de vol actif indispensable.

### Figures de vol pertinentes, dysfonctionnements et leurs particularités:

- Comportement au décollage et à l'atterrissage: simple, en général, mais certaines ailes s'avèrent exigeantes (gonflage/ montée temporisés, irréguliers ou dynamiques).
- Stabilité, roulis, tangage: stabilité généralement bonne, mais l'amorti du tangage et du roulis n'est plus que médiocre.
- Maniement: contrairement à une aile low-B, les réactions aux impulsions sur les commandes sont plus sensibles, dynamiques et vives. Les pilotes sans grande expérience peuvent se sentir dépassés par le feedback direct.
- Fermeture latérale: réouverture en général autonome avec un changement de direction de 180° max. et angle d'abattée de 45° max., dont la dynamique peut cependant surprendre le pilote (attention près du sol).
- Fermeture frontale: réouverture généralement autonome et rapide ou temporisée. Abattée marquée et/ou virage rapide possible. Plus l'allongement est important, plus les extrémités de l'aile risquent de battre vers l'avant et de se prendre dans les suspentes.
- Oreilles: engagement et comportement en général ok. Plus l'allongement est élevé et moins il y a de suspentes principales, plus la fermeture des oreilles peut s'avérer importante et plus la figure s'avère exigeante pour le pilote (maintien du cap, battement des oreilles). → Consulter le manuel

## CLASSE C

### Classe C: exigences envers le pilote

- Pour les pilotes très expérimentés qui volent beaucoup/régulièrement, même par fortes conditions thermiques.
- Le pilote doit pouvoir réagir vite à toutes sortes de dysfonctionnements et savoir les anticiper et les éviter.
- Le pilote doit être capable de maîtriser les configurations de vol extrêmes par un pilotage précis afin d'en sortir.
- Le pilote doit être capable d'accélérer dans une atmosphère agitée afin d'exploiter tout le potentiel de performances.
- Style de vol actif et précis indispensable.
- Dans cette classe, le parapente constitue la discipline sportive principale du pilote.

### Figures de vol pertinentes, dysfonctionnements et leurs particularités:

- Comportement au décollage: d'assez simple à exigeant. Certaines ailes montent de manière dynamique, avec une tendance à l'abattée, ou se déforment à cause de l'allongement et montent difficilement ou de manière irrégulière.
- Stabilité, roulis, tangage: stabilité bonne à moyenne, l'amorti du roulis et du tangage n'est parfois plus que très moyen.
- Maniement: compte tenu de l'allongement, de la vivacité et d'une dynamique propre de la voile, le maniement s'avère difficile et exigeant.
- Fermeture latérale: ne surtout pas s'attendre à une réouverture autonome, puisque des changements de direction jusqu'à 360° et un angle d'abattée jusqu'à 60° peuvent entraîner une perte de contrôle.
- Fermeture frontale: en atmosphère turbulente, l'allongement important entraîne souvent une rosette et des cravates difficiles à défaire.
- Oreilles: les modèles à deux suspentes principales au niveau des A sont souvent exigeants (attention à l'importance de la fermeture). Certains constructeurs remplacent cette figure par une traction sur les suspentes B extérieures, p. ex. → Consulter le manuel (la certification est réalisée selon le manuel).

### CLASSE D

On trouve ici les ailes de compétition et les ailes légères à deux rangées de suspentes. Certains constructeurs positionnent leurs bolides de compétition en dehors de la classification EN, dont ils proposent une version plus soft en classe EN-D. D'autres renoncent à de tels bolides et proposent leurs ailes de compétition en classe D. Quoi qu'il en soit, il s'agit d'ailes haute performance aux réactions parfois extrêmes qui nécessitent une maîtrise en conséquence. Les pilotes de compétition apprécient de changer d'aile pour leurs vols de loisirs, ce qui en dit long. La classe D s'adresse à un cercle restreint de pilotes ambitieux avides de points et des meilleures places aux classements. Nous ne l'abordons donc pas plus dans le détail.