

## Rapport annuel 2009 de la FSVV

Ce rapport annuel informe sur les plus importantes activités du Comité de la FSVV en 2009. L'intention du Comité est ici de fournir une vue d'ensemble des multiples tâches et résultats réalisés dans les divers domaines. Des informations supplémentaires sont régulièrement publiées sur notre site web ([www.segelfliegen.ch](http://www.segelfliegen.ch)). Il est en particulier possible d'y consulter tous les procès-verbaux des séances du Comité.



### Rapport du Président

*[Blumer]* Considérée globalement, la rétrospective de l'année peut être qualifiée de positive.

Les très bonnes conditions météo du printemps et du mois d'août ont permis un énorme accroissement du nombre des vols, comme des participants au Concours national de vol à voile (CNVV). Ceci montre qu'en dépit de la

baisse des effectifs des membres, les activités aéronautiques (au moins en vol de distance) ont quand même augmenté. Simultanément, les accidents graves ont massivement décrû par rapport à l'année précédente. Une tendan-

ce que nous espérons voir se maintenir durant les années à venir.

Les rapports ci-après montrent les nombreuses missions dont le Comité a dû s'acquitter ces derniers mois. L'ampleur de la tâche fournie par mes collègues au Comité est énorme, et mérite remerciements et reconnaissance. Le Comité s'est réuni lors de 5 séances, d'une AG, d'une conférence des vélivoles et d'un atelier de deux jours. Les bureaux individuels ont tenu des réunions et des discussions supplémentaires.

Maintes tâches devraient en fait être traitées par des spécialistes à temps complet, mais ceci accroîtrait encore le coût du vol à voile. Il ne nous reste donc pas d'autre choix que de rechercher des collègues motivé(e), prêt(e)s à fournir bénévolement une bonne dose de travail. Nous sommes toutefois conscients que cet investissement temporel, et l'engagement dans de nombreux domaines, touchent aux limites du raisonnable pour une activité à titre gracieux.

Mais nous bénéficions aussi de l'appui du Comité central et du Secrétariat central de l'AéCS, comme des autres disciplines de l'AéCS, et pour ce qui concerne les réglementations internationales, de celui des spécialistes de l'European Gliding Union (EGU) et d'Europe Air Sports (EAS).

Dans son mode d'action, le Comité poursuit les objectifs inchangés suivants:

Préserver et promouvoir le vol à voile en Suisse.

Evaluer les chances et identifier les dangers de bonne heure.

Aborder et solutionner les problèmes de manière réfléchie.

Gérer les moyens financiers selon des principes d'économie;

Informier ouvertement et dans la transparence.

Vus globalement, nous pouvons considérer ces objectifs comme atteints, même si tout ne se déroule pas toujours parfaitement.

## Politique

[Blumer] L'acceptation politique du vol à voile continue de demeurer un thème essentiel. Isolés, nous serons impuissants. Seule la collaboration avec l'AéCS et Aérosuisse, de même qu'avec l'EGU et Europe Air Sports (EAS) au plan international, nous offre la possibilité de faire valoir nos besoins. Il est en outre du devoir de tous les membres de nous soutenir, et d'exercer un "lobbying" auprès de leurs connaissances et amis. Seul le contact personnel avec les représentants des pouvoirs publics et les politiciens pourra donner des résultats, tous les autres moyens mis en œuvre s'étant révélés sans effet.

Le vote quant à l'emploi de l'impôt sur les huiles minérales, perçu sur les carburants d'aviation, nous a été positif. De même, l'influence d'Aérosuisse et de l'AéCS lors du traitement de la révision de la Loi sur l'aviation, au Parlement, a également montré des effets positifs.

## Évolution des effectifs des membres

[Blumer] Le nombre des membres est pratiquement resté inchangé l'année passée. Entre le 31 décembre 2008 et le 31 octobre 2009, passant de 2'846 à 2'835, l'effectif des membres ne s'est que légèrement réduit, tandis que quelques groupes ont même vu s'accroître leurs "troupes" durant l'année en cours.

Les effets du "Medical" obligatoire pour les pilotes dès 60 ans révolus ne se feront toutefois sentir sur le nombre de nos membres que dans les prochaines années.

## Direction et aspects personnels

[Blumer] Le partage du travail du Comité entre divers bureaux a fondamentalement fait ses preuves. Les tâches en suspens peuvent être réalisées plus efficacement, les requêtes issues des bureaux arrivant mûries à l'ensemble du Comité, et simplifiant ses décisions.

Malheureusement, la "vacance" du poste de représentant pour la Romandie n'est toujours pas réglée. Nous constatons néanmoins un intérêt accru de nos collègues romands envers notre activité au Comité, et certains d'entre eux nous ont spontanément assistés lors de travaux de traduction, etc.

Marco Schnyder joue un rôle d'appui majeur au SC de l'AéCS. Grâce à son zèle et à son expérience, l'administration, le CNVV et les annonces de vols à la FAI ou de vols record sont impeccablement gérés. René Meier,

comme spécialiste de l'international et de l'espace aérien, s'implique aussi pleinement pour la FSVV. Nous remercions le CC et tous les collaborateurs du SC pour le professionnalisme de leur soutien et pour leur coopération toujours collégiale.

Pour l'AG 2010, Arnold Germann a démissionné de ses fonctions de membre du Comité et de spécialiste "Flight Safety". Arnold siégeait au Comité depuis 1996. Il a apporté une contribution déterminante à la création des séminaires "Flight Safety", a régulièrement assisté aux ateliers du "Training and Safety Panel" de l'OSTIV, et mis à profit les connaissances tirées de ces ateliers dans nos efforts de prévention des accidents. Nous remercions Arnold pour son engagement et la qualité de sa camaraderie au sein du Comité.

Un nouveau membre du Comité devra être élu lors de l'AG 2010. Tous les Présidents sont conviés à trouver des collègues adéquats, ainsi qu'à les inciter à collaborer dans le Comité.

Au terme du mandat, les membres suivants du Comité se retireront lors de l'AG 2011:

- Joseph Allenspach, encadrement de l'Équipe nationale;
- Urs Isler, communication, OLC, IGC;
- Emil Blumer, Président.

## Finances

*[Krenger]* Grâce à l'augmentation de la cotisation annuelle, passée de Fr. 60.- à Fr. 80.-, nous avons pu porter nos recettes issues des cotisations des membres de Fr. 165'706.- en 2007 à Fr. 206'216.- en 2009. Ceci confère à la Fédération suisse de vol à voile la marge de manœuvre nécessaire

pour pouvoir maintenir nos prestations, malgré le recul des apports de tiers. Dans ce contexte, qu'il nous soit permis d'exprimer un petit compliment à nos membres: parmi ceux auxquels l'ancienne cotisation annuelle avait encore été facturée, près de 96 % ont acquitté la "ralongue" de Fr. 20.- sans se faire prier.

Face aux recettes globales (issues des cotisations des membres, des contrôles d'état, des paiements volontaires pour documents de formation et sommes provenant de cours) de Fr. 235'991.- au total, apparaît une dépense d'exploitation de Fr. 263'000.65. Après produit des intérêts, frais et impôts, il en résulte une perte de Fr. 26'758.73. Ainsi la Fédération suisse de vol à voile n'est-elle pas en mesure de couvrir ses dépenses à partir de ses propres ressources, à savoir en premier lieu pour le sport (38 % de l'ensemble des frais d'exploitation), la formation (13,3 %), le support aux groupes (1,7 %), la communication (11,7 %) et l'administration (32 %).

De sources tierces, nous avons reçu les contributions suivantes: du fonds pour la promotion de la relève «Peter Schnewly», Fr. 16'871.70; du fonds spécial "remorquage-murmure", encore Fr. 676.60; du fonds Swiss Olympic, 16'901.-; du fonds Swiss Olympic de la Confédération, Fr. 8'000.-; et du fonds de subvention PRO AÉRO, Fr. 10'634.20.

Compte tenu de tous les prélèvements sur fonds de Fr. 57'114.60 au total, le résultat final montre un gain de Fr. 30'555.87. Ainsi sommes-nous à Fr. 6'766.- en dessous du bénéfice budgétisé, de Fr. 37'122.80. Les plus grandes différences sont apparues dans le poste suivant: grâce au revenu provenant des contrôles d'état, nous avons enregistré côté

recettes un plus de Fr. 14'241.-. Mais les postes de charges ci-après se sont situés nettement au-dessus du budget: avec Fr. 17'356.- pour l'envoi de participants au Championnat du monde Juniors (forts coûts de transport), qui ne seront que partiellement compensés par de moindres dépenses dans d'autres domaines du sport, et avec Fr. 13'403.- pour les cours de perfectionnement grand public (la raison en étant les nombres élevés de participants, com-pensés seulement partiellement par les cotisations plus hautes des participants).

## Aspects juridiques

*[Dünner-Graf]* L'année 2009 a vu l'achèvement de la procédure judiciaire relative à l'espace aérien de Zurich, avec le retrait de la plainte "espace aérien 2005" par les plaignants et un remboursement des coûts par le Tribunal administratif fédéral. Ce retrait s'est fondé sur la constatation que les chances quant à cette procédure, après les décisions précédemment rendues par le Tribunal fédéral et le Tribunal administratif fédéral, étaient devenues nettement plus faibles, et que les ressources devaient être mobilisées pour de nouvelles mesures.

En février, la Conférence des Présidents a donné son aval aux nouveaux statuts de la FSVV. Ceux-ci étaient nécessaires pour une harmonisation avec les dernières modifications des statuts de l'AéCS. Une formule a été mise à la disposition des Présidents des groupes affiliés à la FSVV pour reprise dans les statuts des groupes, garantissant le rattachement des statuts des groupes aux nouveaux statuts de la FSVV.

Par ailleurs, nous avons pris position quant aux divers demandes et modèles issus de la zone UE et de fédérations internationales amies, par exemple pour ce qui est du "cloud flying" ou de la prise de position sur différentes NPA.

Un soutien est intervenu dans le domaine juridique, de même qu'avec les autres membres en matière de collaboration avec l'OFAC, concernant la création de "certifying personnel" et particulièrement pour ce qui est de la réglementation de transition.

Enfin, dans le cadre de la réponse (dans la procédure de consultation) sur la „démarcation de zones paysagères de calme pour l'aviation civile“, la FSVV a remis une prise de position, et mentionné ses aspirations dans celle-ci.

## International

### EGU - EASA

Die General Aviation ist für viele Bürger der EU ein wichtiger Teil ihres Lebens und die Teilnahme und die Freude an den fliegerischen Aktivitäten sollte nicht durch komplexe Regulierungen erschwert werden.

Quelle NPA 14-2006, Seite 9

[Blumer] Au congrès annuel de l'EGU, le General Secretary sortant Emil Blumer a été remplacé par Markus Gnägi, Président du Groupe de vol à voile de Fribourg. Notre participation active au Board de l'EGU amène de très nombreux avantages. Nous sommes très bien informés et pouvons faire directement état de nos besoins. L'EGU a pu envoyer divers représentants dans les groupes de travail de l'EASA. Ces représentants amènent bien

plus que de simples requêtes ultérieures de modification.

Le 28 septembre 2009, en Suisse également, l'EASA Part M est totalement entrée en vigueur pour la General Aviation. Pour le vol à voile spécialement, il en résulte des changements parfois radicaux. Lors de l'introduction, il nous a fallu constater que les connaissances fondamentales sur l'EASA, ainsi que de ses effets sur l'ensemble de l'aviation en Suisse, restent malheureusement insuffisantes. Il est clair que le Comité aurait pu fournir des informations plus poussées et plus globales, mais le même reproche peut être aussi adressé à l'OFAC. L'OFAC a certes informé une à deux fois par an au travers de la Newsletter de l'EASA, mais ces renseignements n'étaient le plus souvent compréhensibles que par des spécialistes. Ce manque de communication intelligible sur les innovations en Suisse a donné lieu à bien des contrariétés et interprétations erronées lors de la mise en œuvre dans le pays. De plus, chez les juristes également, ce cas spécial qu'est la Suisse (membre de l'EASA mais non membre de l'UE) aboutit aux opinions les plus diverses. Le fait qu'en Suisse, une ordonnance de base de l'EASA soit encore valide alors qu'elle a été déjà remodifiée dans l'UE il y a un an et demi, illustre l'incertitude quant aux bases juridiques.

Ayant participé à l'Airspace Meeting de l'EGU, Kurt Oswald y a pris connaissance des plans et idées les plus récents quant au futur aménagement de l'espace aérien en Europe. De concert avec nos partenaires européens, nous suivons très attentivement cette évolution. Nous serons informés dès que les plans actuels se concrétiseront.

## Conférence annuelle de l'IGC à Lausanne

[Isler] Urs Isler et Thomas Frey étaient présents à la Conférence annuelle à Lausanne. Les points ci-après y ont été décidés.

- Le Championnat d'Europe 2012 des classes 15 m, 18 m et Ouverte est attribué à Uvalde (États-Unis). Narromine (Australie) avait également postulé.

- Le Championnat du monde 2012 des classes Standard, Club et World est attribué à l'Argentine. Aucune candidature concurrente n'a été déposée pour cette manifestation.

- Le projet ATMOS (plate-forme en ligne de la FAI, analogue à l'OLC) est suspendu.

- La 'Barron Hilton Soaring Cup' est supprimée.

- La finale du Grand Prix se tiendra au Chili en janvier 2010.

- La proposition allemande quant à la réglementation des 'Continental Records' a été acceptée. La délimitation entre l'Europe et l'Asie est fixée au méridien 61°.

- Au lieu de l'actuelle classe World, il convient d'introduire une classe 13,5 m. La réglementation sera mise au point durant l'année en cours.

Ont été réélus pour deux ans: Bob Henderson (NZL) comme Président, Peter Eriksen (DEN) comme Secrétaire et Eric Mozer (USA) comme premier Vice-Président. Ont été reconduits dans leurs fonctions comme Vice-Présidents: Göran Ax (SWE), Visa Matti Leinikki (FIN), Brian Spreckley (GBR), Roland Stuck (FRA) et Peter Platzer.

La médaille Lilienthal est revenue à Roland Stuck.

Le diplôme Pirat Gehriger, décerné à Max Stevens, s'est envolé vers la Nouvelle-Zélande.

La médaille Pelagia Majewska a été remise à la pilote américaine Doris Grove.

## Projets

[Blumer] Le projet "remorquage-murmure" est maintenant clos pour la FSVV. Entre-temps, plusieurs remorqueurs Ecolight sont entrés en service. Les avantages de ces avions-tracteurs: bonnes performances de remorquage pour une consommation massivement réduite par rapport aux avions remorqueurs traditionnels, ainsi qu'un niveau sonore plus faible, sont incontestés. Malheureusement, la qualité de finition constatée jusqu'à présent pour le modèle français MCR, bien adapté au remorquage, ne correspond pas aux attentes des clients suisses.

## Espace aérien

[Oswald] L'exercice couru a été marqué par de nombreux meetings avec nos partenaires en négociations: l'OFAC, les Forces aériennes, skyguide et la sécurité aérienne française à Bâle. Des aspects pourtant éprouvés ont été constamment remis en question, comme par exemple les „zones de vol à voile temporaires pendant MIL ON“. Finalement, avec l'appellation changée en „Restricted Area temporaire“, une nouvelle solution conforme à l'OACI a pu être trouvée.

## Secteurs Tango de la TMA Bâle

Lors de deux rencontres en mars, il a été convenu avec les instances en charge de diminuer le temps d'activation des secteurs Tango, qui de 60 à 90 minutes aujourd'hui, passeront à 30 minutes. Cette mesure doit accroître la souplesse de l'ATC et permettre une nette réduction des périodes d'activation définies à titre de précaution. Malheureusement, ce

projet demeure "en souffrance" auprès des autorités françaises, et n'a donc pas encore été mis en œuvre. Nous espérons maintenant une amélioration de la situation à partir d'avril 2010.

## Restricted Areas des Forces aériennes

Pour les R-Areas d'Emmen, Hohgant et Speer (autorisées temporairement), il a pu être constaté que les Forces aériennes avaient réduit les temps d'activation au "minimum stricte-ment vital", prenant largement en compte les besoins des vélivoles. Et l'on se félicitera de voir que les Forces aériennes ont respecté les accords passés avec nous.

## Activité véli-vole à Granges

À point nommé pour le début de la saison, un nouvel accord sur le vol à voile a pu être conclu entre skyguide, l'aéroport de Granges et les groupes de vol à voile. Après l'introduction de la nouvelle procédure d'envol IFR au 3 juin, seuls 2 des 3 secteurs de vol à voile BB pouvaient être activés, ce qui a gêné l'activité véli-vole. Pour arranger cette situation, de nouvelles négociations ont été menées en novembre. Au moment de la clôture de la rédaction, leur résultat n'est pas encore définitif.

## Perspectives

Par bonheur, seules des adaptations minimales dans la structure de l'espace aérien sont attendues pour 2010.

La R-Area d'Emmen apparaîtra certes sur la carte, mais ne devrait être activée qu'en matinée durant les mois d'avril à juin et septembre / octobre, et même pas du tout en juillet / août.

Pour la protection des approches IFR vers St. Gall, une petite TMA

sera instaurée à l'ouest de la CTR. La présentation des espaces aériens sur les cartes de l'OACI et de vol à voile doit être internationalement harmonisée. Des ajustements minimaux sont à attendre sur les cartes pour 2010.

L'OFAC et skyguide se sont fixés pour objectif d'adapter la structure de l'espace aérien en Suisse, d'ici à mars 2012, conformément à l'OACI. Des ajustements peuvent être attendus pour nos espaces aériens de vol à voile spéciaux, tels que zone de vol à voile, zone de vol dans les nuages, espace pour vol à voile et secteur pour vol à voile. Nous mobiliserons toute notre énergie pour leur maintien.

## Formation

### Formation et perfectionnement des instructeurs de vol



[Mäder] La formation d'instructeur de vol à voile, déléguée par l'OFAC à la FSVV, s'est déroulée dans le cadre habituel.

Deux cours d'instructeurs de vol ont permis de former au total 12 nouveaux instructeurs. Donné à Amlikon pour le premier et à Locarno pour le second, ces cours ont vu l'engagement comme instructeurs de Susanne Lütolf, Emil Blumer, Peter Bregg, Pepe Schäuble, Simon Maurer, Michel Barras, Patrick Hofer et Xapi Mäder. Les 12 vélivoles ont tous achevé cette formation avec succès, et pratiquent maintenant

comme aspirants-instructeurs de vol.

Les examens pratiques des candidats aux cours 2010 se sont de nouveau déroulés à Buochs, en automne de cette année. On compte à présent 15 candidat(e)s qualifié(e)s pour l'examen théorique, et nous planifions deux cours d'instructeurs de vol en 2010.

Comme les prochaines années verront le départ en retraite de quelques instructeurs de cours, il fallait là aussi chercher une relève et la former. Avec Simon Maurer et Alois Lüthold, deux nouveaux instructeurs ont pu être trouvés.

## Cours de perfectionnement pour instructeurs de vol

Depuis 2008, l'OFAC et la Fédération suisse de vol à voile assurent des cours de perfectionnement de 5 jours pour instructeurs de vol à voile. Les deux cours à Courtelary et Rarogne ont été un succès total, les 9 candidats cha-

que fois présents ayant pu remettre à jour, au niveau le plus récent, leurs connaissances théoriques et pratiques. Les blocs de théorie comprennent entre autres les matières „Apprentissage dans la théorie et la pratique" et „Human Performance and Limitations", de même que la confrontation avec le thème du stress en vol. Les blocs de formation pratique sont dédiés aux aspects de la formation de base, aux attitudes de vol anormales et aux planeurs à moteur rétractable. Avec cette offre, nous pouvons aussi proposer un perfectionnement efficace et performant pour instructeurs de vol chevronnés.

C'est aux instructeurs de vol qu'il incombe maintenant de voir comment ils profiteront de cette offre de formation.

## Soutien par l'OFAC et les clubs de vol à voile

En 2009 ont été menés les premiers audits des écoles de vol à voile par l'OFAC. Un véritable

contrôle de qualité s'effectue dans les écoles d'aviation via ces audits.

Ceux-ci se sont déroulés efficacement et très utilement. Malheureusement, ces audits sont associés à des suppléments de coûts, ce qui nous a poussés à intervenir auprès du Directeur de l'OFAC.

Grâce au magnifique soutien des associations et de l'OFAC, nous avons pu assurer efficacement nos cours / perfectionnements en 2009, sans forcer sur les coûts. La collaboration au plan opérationnel avec Patrick Hofer, de l'OFAC, a été efficace et exempte de complications. Merci beaucoup



## Sport

### Championnat suisse 2009 à Schänis

*[Islar]* À bref délai, Schänis Soaring s'est proposée pour l'organisation du Championnat suisse 2009. Le savoir-faire tiré de 2007 et une fréquentation équivalente du Ressort ont permis une mise sur pied "dégraissée". Il était convenu de ne fournir aucun coûteux travail de RP ou médiatique. Cette fois encore, les vives attentes de longs vols de distance dans les grandes Alpes n'ont pu être satisfaites. Les conditions météo ont permis cinq vols, un seul d'entre eux ayant été notifié en montagne. Le titre de champion suisse a été décerné en combinant les classes Standard / 15 m, et Ouverte / 18 m. L'effectif n'a compté que 30 participants. Le déroulement du Championnat, de même que la restauration pendant les festivités, ont impeccablement fonctionné, les Championnats pouvant se disputer dans un cadre où l'aspect social n'a pas été en reste non plus. Les vélivoles de Schänis ont parfaitement maîtrisé l'organisation, et nous les remercions vivement pour leur travail exemplaire.

### Concours national de vol à voile (CNVV)

Pour la saison 2009, le facteur de cotation des vols C a été abaissé de 1,1 à 1,0 dans le règlement. Cette correction s'est révélée correcte, entraînant une revalorisation des vols en triangle notifiés.

En 2009 également, la cotation automatique du CNVV sur le serveur de l'OLC a fonctionné irréprochablement.

La compétition de groupes sur la base de la ligue de l'OLC a été assurée pour la première fois, et

s'est bien imposée dans les groupes de vol à voile. La cotation des performances, au travers de la vitesse et de la réglementation des points sur les 19 week-ends, a conduit à un déroulement passionnant. Tout en tête, le classement est resté ouvert jusqu'à la dernière manche. Le nouveau concours de groupes n'a pas encore atteint tous les groupes de vol à voile, et l'on souhaiterait une participation plus animée. Il est urgent de procéder à une modification de règlement pour 2010, dans la cotation de vitesse lors de vols C. Avec la réglementation actuelle, la vitesse est cotée trop haut pour les petites distances. On a le choix entre une adaptation de la distance minimale, ou une cotation de la vitesse en fonction de la distance. La modification du règlement sera introduite jusqu'à la fin février 2010, et s'appliquera rétroactivement aux vols soumis à partir d'octobre 2009.

### Championnat suisse de voltige

*[Schmid]* Le Championnat suisse de voltige vélivole a été organisé l'année passée par le GVV de Bad Ragaz. Dans des conditions favorables, 4 manches ont pu être disputées dans chacune des deux catégories Promotion et Élite. Simultanément s'est tenu un concours de relève, dans la catégorie Espoirs. Grâce à quelques pilotes invités, venus d'Allemagne et d'Autriche, les effectifs des participants se sont situés au niveau de l'année précédente.

### International

Le Championnat du monde de voltige à Budweis (Tchéquie) n'a vu aucun pilote suisse prendre le départ. Mais avec Philippe Kühler (Chief Judge) et Martin Götz (Scoring Officer), la Suisse comp-

tait quand même deux personnes importantes dans l'organisation.

En octobre, la CIVA a décidé de reconnaître la catégorie „Advanced" au plan international (qui n'était jusqu'à présent que nationale), et d'annoncer pour 2010 le premier Championnat du monde dans cette catégorie. Ce qui implique que l'ensemble des règlements suisses de voltige devront être adaptés à la nouvelle situation.

L'année dernière également, avec 21 participants, le cours de promotion grand public en vol à voile de virtuosité a été totalement pourvu et assuré dans de bonnes conditions.

## Rapport annuel des Équipes nationales

*[Allenspach]* Deux Championnats d'Europe se sont tenus en 2009. Les épreuves ont été disputées à Nitra (Slovaquie) pour les classes 15 m, 18 m et Ouverte, ainsi qu'à Pociunai (Lituanie) pour les classes Standard, Club, World et Biplace.

### CE à Nitra

Werner Danz (18 m), Marcel Dünner (18 m) et Markus Gäumann (classe Ouverte) représentaient la Suisse. Malgré un temps couvert, 9 cotations ont pu être réalisées. Suite à un dommage à son aéronef, Werner Danz a été contraint de rentrer chez lui après six jours. Décrochant entre autres deux cotations du jour dans les "top ten", Marcel Dünner s'est finalement classé 18e sur un effectif de 31 participants, tandis que Markus Gäumann, avec six classements de jour dans les "top

ten", obtenait un honorable 9e rang parmi 24 participants.

## CE à Pociunai

Là aussi, seuls trois Suisses ont participé: Stefan Leutenegger en classe Standard, René Schneebeli en classe Biplane et Edi Inäbnit en classe Club. Les conditions météo ont permis 13 cotations. Au classement final, Stefan Leutenegger est arrivé 11e sur 25 participants; René Schneebeli, 12e sur 15; et Edi Inäbnit, 21e sur 29.

Méritant toute notre gratitude, Felix Kaiser (du GVV Bâle) et Hildi Schönmann (du GVV Fricktal) ont respectivement accompagnés leurs teams à Nitra et Pociunai, rendant régulièrement compte du déroulement des épreuves.

Des membres des Équipes nationales ont pris part aux compétitions internationales suivantes.

**Hockenheim 2009:** Andreas Allenspach (2e rang) et Edi Inäbnit (7e rang) en classe Standard; Marcel Dünner (3e rang) en classe 18 m.

**Hahnweide 2009:** Edi Inäbnit (7e rang) en classe Standard.

**Klippeneck 2009:** Manfred Hahn (2e rang), Andreas Allenspach (7e rang) et Rolf Friedli (8e rang) en classe Standard; Fredy Zulliger (13e rang) en classe 18 m.

Le débriefing 2009 des Équipes nationales s'est tenu le 31 octobre. Le moment fort en a été l'exposé d'Olivier Liechti: planification météorologique de vol de distance avec le navigateur météo.

Dans l'IGC-Ranking des pays, la Suisse a malheureusement perdu de nouveau 2 rangs, et figure

maintenant à la 17e place. Les Suisses les mieux classés sont Stefan Leutenegger (172e rang) et Rolf Friedli (194e rang). Au total, à fin 2009, la liste compte 3'929 pilotes dans le monde entier.

## Équipe nationale Juniors



*[Uebersax]* Le programme d'activités pour la saison 2009 à venir a été élaboré en commun au début de l'année. Notre principal objectif était une préparation bien ciblée pour le point culminant de la saison: le Championnat du monde Juniors à Räyskälä (Finlande). Lors de cette préparation, il s'est agi entre autres d'encourager l'entraînement à la compétition, en faisant participer nos jeunes aux vols lors des épreuves régionales, nationales et internationales. Hélas, en raison de leurs études, de leurs engagements professionnels à l'étranger et de l'école de recrues, la plupart des pilotes ont dû restreindre l'entraînement à un minimum absolu.

## Week-end d'entraînement à Macolin

Les 20 et 21 décembre 2008, l'Équipe nationale Juniors (ENJ) s'est à nouveau retrouvée à Macolin pour préparer la saison à venir. Principaux thèmes abordés: les objectifs 2009, la sécurité dans le vol à voile de distance, le vol en Finlande et la forme physique.

## Camp d'entraînement de Sisteron

Le gros de l'ENJ, ainsi que quelques pilotes du Cadre de relève, ont pris part à ce camp d'entraînement. Les objectifs que nous nous étions fixés étaient l'entraînement en conditions de compétition et l'entraînement au vol en équipe. Dans la 2e moitié de la semaine, le temps a été si mauvais que nous avons pu consacrer ces heures au rafraîchissement des connaissances théoriques.

## Grand Prix Austrian Gliding

Ce Grand Prix disputé à Feldkirchen a vu la participation de Jürg Haas, avec son ASW 27. Parmi les 12 compétiteurs, Jürg a atteint le 11e rang final. Il n'a pu que constater tout le chemin qu'il nous reste à parcourir vers les sommets, dans ce type de compétition nouveau pour nous.

## Championnat suisse Juniors à Kägiswil



Pour la première fois, un CSJ a été disputé à partir d'un aéroport situé au cœur des Alpes. L'effectif des participants était de 24 pilotes, dont une femme et 5 collègues venus d'Allemagne voisine. Trois exigeants vols de compétition ont pu être accomplis. La victoire est revenue à Marc Gerber, suivi de près par Jürg Haas et Patrick Puskeiler (Allemagne).

## Championnat suisse Élite à Schänis

Ce Championnat suisse a également vu la présence de 4 pilotes de l'Équipe nationale Juniors. Ils ont tous pris le départ en classe

mixte 15 m / Standard. Sur 17 pilotes classés au total, le titre de vice-champion suisse est revenu à Felix Schneebeli, les 9e, 12e et 15e rangs étant respectivement décrochés par Jürg Haas, par le jeune pilote de relève Roger Frei et par Silvan Gacond.

## 46e Concours international de Hotzenwald

Comme tous les ans dans la haute Forêt-Noire, près de la frontière suisse, s'est tenu le Concours international de Hotzenwald. Patrick Misun et Roger Frei ont tiré profit de cette épreuve pour cumuler des points de qualification leur permettant de demeurer dans l'ENJ. Patrick Misun (sur ASW 28) et Roger Frei (sur DG-300) se sont respectivement adjugés les 5e et 8e rangs finaux.

## Championnat du monde Juniors à Räyskälä (Finlande)

Le Championnat du monde Juniors à Räyskälä a indubitablement constitué le point culminant de la saison 2009. Tant en classe Club qu'en classe Standard, nous avons pu aligner notre contingent complet au départ. En classe Club, Reto Frei, Silvan Gacond et Matthias Lüthi étaient opposés à la concurrence. En classe Standard, il s'agissait de Marc Gerber, Jürg Haas et Felix Schneebeli. Nos jeunes ont pu faire la preuve de leur talent durant les 9 jours d'épreuves. Nos pilotes ont obtenu quelques bons classements du jour. En sus de 9 places dans les "top ten", Felix Schneebeli a même pu décrocher une victoire du jour. Les rangs finaux sont les suivants: Club (46 pilotes et 19 nations au total):

26e: Matthias Lüthi  
27e: Silvan Gacond  
36e: Reto Frei

Standard (36 pilotes et 16 nations au total)

13e: Felix Schneebeli  
14e: Jürg Haas  
23e: Marc Gerber

Avec le 13e rang de Felix et le 14e rang de Jürg, nous avons tout juste réussi le maintien de la classe auprès de Swiss Olympic. Cordiales félicitations.

## Sport d'élite

[Frey] En raison des résultats obtenus aux Championnats d'Europe à Nitra (Slovaquie) et Pociunai (Lituanie), il ne nous est hélas plus possible de solliciter des Swiss Olympic Cards.

## Concept d'entraînement (12 modules)

Un séminaire de deux jours pour entraîneurs a encore été assuré à la fin 2008 sur le Weissenstein, en y élaborant l'assise pour la structure d'organisation des 12 modules (document de base de Swiss Olympic pour le classement des disciplines sportives). Lors de deux autres rencontres des entraîneurs du vol à voile tenues cette année, ces modules ont pu recevoir des contenus. La mise en ligne, avec un lien sur le site web de la FSVV, est accomplie.

Avec ces 12 modules, nous sommes persuadés de disposer d'un outil d'information qui nous sera des plus utiles à l'avenir, et nous apportera d'amples simplifications dans l'organisation et la tenue des entraînements.

## Classement de Swiss Olympic

Malgré ses gros efforts (12 modules), le vol à voile sportif a été rétrogradé du niveau 4 au niveau 5 par Swiss Olympic. Sur la base de nos réclamations, la décision de classement a été suspendue.

De nouvelles obligations imposées par Swiss Olympic à la FSVV ont pu être traitées avec l'achèvement du concept de promotion de la relève, ainsi qu'être soumises en novembre 2009. La décision quant au classement définitif du vol à voile demeure actuellement en suspens.

## Communication

### Bulletin du vol à voile

[Isler] Pour sa troisième année également, le Bulletin du vol à voile est paru en bonne place dans l'AéroRevue. La collaboration avec la Rédaction a très bien fonctionné, les textes pour les dix éditions ayant pu être livrés dans les délais impartis. En 2009 aussi, le Bulletin a été majoritairement réalisé par la base, avec articles activement rédigés par une vingtaine de vélivoles. La place limitée nécessitant une formulation des plus concises, une réécriture a été souvent nécessaire. Il en est inévitablement résulté certaines déceptions chez les auteurs, dont les textes n'ont pu être publiés dans leur forme initiale.

Site web: [www.segelfliegen.ch](http://www.segelfliegen.ch)

Le site web de la Fédération suisse de vol à voile, qui demeure intensivement visité, est devenu indispensable pour diffuser une information actualisée. Une nouvelle rubrique a été ajoutée: "Vol à voile sportif", ayant dû être réalisée sur pression de Swiss Olympic. Swiss Olympic n'accorde un soutien financier à une discipline sportive que si ses procédures et structures normalisées sont respectées, pour la formation et la promotion d'une relève. Ceci recouvre aussi des contraintes en matière de communication, d'information et d'administration.

Les comptes-rendus en ligne issus

des compétitions internationales ont de nouveau connu un ample écho. Les reportages sur les Championnats d'Europe ont été directement écrits sur le site web, par Felix Kaiser depuis Nitra et par Hildi Schönmann depuis Pociunai.

## Flight Safety



### Safety Workshop 2009

[Germann] Le 7e Safety Workshop, tenu le 24 janvier à Berne, a permis de discuter de l'analyse des accidents 2008. Tous ces accidents mortels ne présentent aucun "fil rouge", si ce n'est qu'ils se sont presque tous produits dans les Alpes, et que les pilotes impliqués avaient plus de 50 ans. Sur 19 accidents mortels survenus ces cinq dernières années, 17 pilotes se situaient dans le groupe d'âges allant de 50 à 88 ans.

Il est avéré qu'un pilote âgé requiert nettement plus d'entraînement qu'un jeune, et cette exigence n'est souvent pas respectée.

Comme mesure immédiate, l'OFAC a décrété qu'à partir du 01.03.2009, tout pilote de plus de 60 ans révolus se verrait imposer un Medical et un vol de contrôle avec un instructeur de vol.

Comme autres mesures, on a vu la présentation de "Fly-Top", de même que l'élaboration (en travaux de groupes) de contrôles du vol à voile en milieu alpin et d'exigences pour les camps dans les Alpes.

## Rencontre annuelle avec le BEAA

Lors de la rencontre annuelle de la FSVV et du BEAA, les analyses et pré-analyses des accidents 2008 / 2009 ont été discutées.

- L'un des accidents mortels est attribuable aux graves problèmes médicaux dont souffrait le pilote.
- On constate généralement que les indications figurant dans le manuel sont inconnues ou oubliées par les pilotes (chargement, vitesses de remorquage / au treuil, centre de gravité, etc.), ce qui peut avoir de lourdes conséquences.
- Des problèmes surviennent lors d'un décollage au treuil avec des câbles légers en matériaux synthétiques et des treuils puissants, une accélération extrême pouvant entraîner un couple de basculement incontrôlé, si la puissance n'est pas dosée comme il se doit (groupe de travail / recommandation de l'OFAC).
- Une herbe trop haute peut provoquer un accident lors d'un départ au treuil (un arrêté de tribunal existe en Allemagne, selon lequel l'herbe ne peut dépasser 8 cm de hauteur).

### Meeting du TSP (Training and Safety Panel) de l'OSTIV aux Pays-Bas

Le meeting des pays européens plus États-Unis et Canada, tenu du 22 au 24.08.2009, a adopté les propositions de mesures suivantes.

Utilisation et développement du "safety management" pour les compétitions.

Séminaires de rafraîchissement pour tous les pilotes, tous les 2 ans.

Usage des ADS-B et FLARM pour les planeurs et la General Aviation.

Il faudrait davantage d'entraîne-

ment et de vols de contrôle pour les pilotes de plus de 50 ans.

Il conviendrait de recourir aux simulateurs pour l'entraînement au vol, ainsi qu'aux contrôles périodiques.

Utilisation de motoplaneurs (TMG) pour le Fast Track Soaring Training (FTST).

Recourir au "Human Factor Training" (par exemple, "Fly-Top").

L'SAFE (contrôle pré-vol de pilote).

## Inspection technique du matériel aéronautique

[Bärfuss] Le contrat de délégation entre l'OFAC et la FSVV a été résilié à la fin 2008. Depuis janvier 2009, l'OFAC est de nouveau en charge des examens d'état périodiques. Ces examens ont été effectués par les collaborateurs externes FOCA ARS (Airworthiness Review Staff), désormais directement subordonnés à l'OFAC.

Ces examinateurs ont été recrutés parmi d'anciens examinateurs de la FSVV et de nouveaux postulants, lesquels ont suivi tous ensemble une formation de plusieurs jours en novembre 2008. En 2009, l'OFAC a organisé deux jours de perfectionnement (le 6 mai et le 11 novembre) pour ces FOCA ARS. Teneur de ces conférences: les innovations concernant l'introduction définitive de la Part M, l'obligation d'ELT, la "Pilot / Owner Maintenance", l'émission et la prolongation des ARC et la collaboration avec la Direction générale des douanes.

À partir de janvier 2009, les détenteurs ne recevront plus d'invitations aux examens, et seront eux-mêmes responsables de leur inscription aux examens dans les délais impartis. Il pourrait être

encore mieux tiré parti de la possibilité d'organiser l'examen jusqu'à 90 jours avant l'expiration du certificat de navigabilité.

La crainte que les planeurs ne puissent peut-être pas tous être inspectés en temps utile ne s'est pas confirmée. Grâce à l'engagement dévoué de tous les examinateurs, les dates d'examens ont pu être planifiées et respectées.

La nouvelle Ordonnance sur les taxes ayant hélas constitué un thème de discussion comme précédemment, le travail d'examen a parfois traîné en longueur.

Depuis le 29.09.2009, la Part M a force de loi en Suisse également. Pour l'EASA, la mise en œuvre des allègements y étant contenus, concernant les aéronefs ELA 1, est encore en cours de traitement. Pour que les groupes de vol à voile soient à même d'effectuer correctement l'entretien de leurs matériels selon la Part M, et de l'enregistrer dans les dossiers techniques, une solution de transition a pu être trouvée avec l'OFAC. Des préposés au matériel chevronnés ont reçu une attestation M à durée limitée, avec pour obligation de passer au printemps 2010 l'examen requis pour cette attestation. La Fédération suisse de vol à voile s'efforce d'organiser une formation ciblée pour cet examen.

La déclaration établie l'année dernière (2008) quant au programme de maintenance des planeurs et motoplaneurs a encore dû être complétée, sur la dernière page, par les indications précisant qui exécute la maintenance propre comme "Pilot / Owner". Dans la Part M sont maintenant exactement définis quels travaux tombent sous le coup de cette autorisation.

Il reste à espérer qu'en cas d'activité aérienne exempte d'accidents, l'entretien annuel pourra comme précédemment s'effectuer sous responsabilité propre.

Que nous réserve l'avenir? L'EASA réclame des contributions élevées pour un expert chargé du suivi de type. Des surprises sont donc encore à attendre dans l'encadrement des types d'aéronefs.

1789 Lugnorre, janvier 2010  
E. Blumer, Président

#### **Rédaction, impression et distribution**

Marco Schnyder

#### **Photos**

Xaver Mäder, M. Hösli, R. Stuck,  
E. Blumer et div.