

Rapport annuel 2010 de la FSVV



Le présent rapport annuel informe sur les plus importantes activités du Comité de la Fédération suisse de vol à voile (FSVV) en 2010. Le Comité entend fournir ici 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). Il est en particulier possible d'y consulter tous les procès-verbaux des séances du Comité.

Bureau, Direction et services

Objectifs à tenir

[Blumer] Dans son mode d'action, le Comité poursuit ici les objectifs suivants :

- *Préserver et promouvoir le vol à voile en Suisse.*
- *Évaluer les opportunités 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 s'est pas toujours déroulé parfaitement.

100 ans d'aviation en Suisse

[Blumer] L'année 2010 était placée sous le signe des célébrations des 100 ans d'aviation en Suisse. L'Aéro-Club de Suisse a assumé la direction globale de l'événement. L'idée était d'attirer l'attention du public sur les mérites des pionniers de l'air, et de mettre en évidence les actuelles et multiples activités aéronautiques.

La Fédération suisse de vol à voile a participé à diverses de ces activités. L'événement principal a été pour nous les Championnats communs de toutes les disciplines, disputés simultanément mais sur différents sites.

Le Championnat suisse de vol de distance (à Yverdon) et le Championnat suisse de voltige (à Langenthal) ont été organisés et assurés respectivement par Denis Rossier et son équipe du GVV d'Yverdon, et par le GVV de Haute Argovie sous la houlette de Roland Lüthi.

Au meeting aérien d'Emmen, nous n'avons pas été gâtés par la météo, le nombre de spectateurs y restant en deçà des attentes.

Mais en matière de préparatifs et de tenue, tout a impeccablement "joué" dans le domaine du vol à voile. Oli Bachmann (Président du GVV d'Olten) et Hans Brunner (du GVV d'Obwald) ont assumé la responsabilité des démonstrations aériennes et de l'exposition statique.

Dans le contexte des 100 ans d'aviation en Suisse, le Musée Suisse des Transports nous a offert la possibilité de présenter nos aéronefs lors de deux week-ends. Willi Fahrni (de concert avec ses collègues de l'association des oldtimers) a assuré l'exposition oldtimer, tandis que Marco Schnyder (avec les groupes régionaux et soutenu par des vélivoles de toute la Suisse) montrait l'éventail complet des appareils actuels à l'occasion de l'exposition d'automne. Le Grand Prix de St. Moritz, à Samedan, a constitué un moment culminant fantastique. Les 16 participants, parmi lesquels certains des meilleurs pilotes mondiaux venus de cinq nations, ont été enthousiasmés par l'organisation et par le décor aéronautique hors pair. Adrian Blum, Max Lamm et Bruno Minder ont parfaitement réussi à assortir les exercices imposés aux conditions météo. Fridolin Hauser n'a manqué que de peu le podium, et Reto Frei (le plus jeune participant) a montré une fort bonne performance. Ce Grand Prix a été suivi dans le monde entier sur Internet.

Le Comité remercie très cordialement tou(te)s les collègues ayant participé à toutes ces activités.

Évolution des effectifs des membres

[Blumer] Le nombre des membres est pratiquement resté inchangé l'année passée. Alors que nous comptons 2'578 membres payants en 2009, cet effectif s'est réduit à 2'521 en 2010. De fait, les chiffres de l'OFAC sur les licences valides montrent une baisse massive ces 2 dernières années. Tandis que plus de 2'600 licences de vol à voile valides étaient encore enregistrées en 2008, il y en a moins de 2'300 pour l'année courante. Les raisons de cette diminution seraient surtout dues au Medical obligatoire à partir de

60 ans, de même qu'à l'énorme hausse des redevances. Et encore, comme beaucoup de vélivoles n'étant plus actifs restent membres pour un temps, cette réduction ne s'est pas encore pleinement répercutée sur notre effectif.

Politique

[Blumer] L'acceptation politique du vol à voile continue de demeurer un thème essentiel. 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.

Ces derniers temps, l'AéCS a très activement édifié un réseau politique, des plus utiles pour nous autres vélivoles également.

Face aux efforts de la commune de Rarogne pour supprimer son aérodrome, on a bien vu combien sont importantes de bonnes relations entre les exploitants du site et les communes environnantes. Ceci constitue explicitement une tâche des groupes et des exploitants d'aérodromes, la FSVV pouvant tout au plus jouer un rôle d'appui.

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.

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.

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.

À l'occasion de l'atelier, nous nous sommes demandés si nous faisons correctement ce qu'il y avait à faire. Après une analyse approfondie, nous sommes arrivés à la conclusion que seul un Comité organisé sur une base bénévole est capable d'accomplir rentablement ses multiples tâches. Lesquelles doivent être toutefois réparties sur de nombreuses épaules, pour que la charge demeure supportable.

Il conviendra donc à l'avenir d'adapter ces tâches au sein des bureaux, ainsi que de moderniser et d'améliorer la communication.

Urs Isler et Sepp Allenspach, membres du Comité, ont annoncé leur départ pour l'AG 2011.

Urs Isler est membre du Comité depuis 1999. Grâce à sa polyvalence, il a pu s'impliquer partout où des décisions difficiles devaient être prises. C'est Urs qui a accompli la lourde intégration du Concours national de vol à voile dans l'OLC, et qui a représenté la Suisse au

sein de l'IGC. Mais son domaine principal était la communication, lui réclamant un énorme investissement en temps. Il a assuré le suivi de notre site web, et œuvré comme Rédacteur de la partie vol à voile dans l'AéroRevue. Nous avons peine à imaginer l'ampleur de l'engagement requis pour fournir systématiquement, dans un périodique mensuel, 4 pages de texte de haut niveau qualitatif. Et comme tous les autres membres du Comité, c'est bénévolement qu'il s'est acquitté de toutes des missions. Urs a donc dû supporter une charge de travail des plus intenses. Avec le retrait d'Urs, la FSVV perd un créateur très engagé et un collègue hautement motivé.

Sepp Allenspach, au Comité depuis 2001, est responsable de l'Équipe nationale. Depuis que Sepp occupe ce poste, les protestations et réclamations à l'encontre des décisions de sélection, pour les Championnats d'Europe et du monde, ont disparu. Par son exceptionnelle compétence sociale, il s'est acquis respect et reconnaissance auprès des pilotes autant qu'au sein du Comité. Et là encore, avec le départ de Sepp, le Comité perd un collègue des plus fiables et dévoués.

Comme l'a annoncé l'auteur de ces lignes, son retrait de sa fonction de Président est annoncé pour l'AG 2011. Après sept ans de présidence en une époque de mutations majeures, le temps du changement est venu. La Fédération suisse de vol à voile étant une fédération sportive, ce n'est pas un retraité AVS qu'il lui faut pour la diriger, mais une personne plus jeune qui lui fera aborder l'avenir avec un nouvel élan. Un Comité éminemment expert et collégial lui assurera son soutien total.

Pour autant que l'AG le souhaite, le Président sortant est prêt à se mettre en arrière-plan au Comité, pour y assumer telle ou telle tâche.

Finances

[Krenger] Les comptes annuels 2010 sont clos sur un bénéfice de Fr. 23'047.-, avec recettes de Fr. 204'991.- et dépense d'exploitation de Fr. 183'595.- (le résultat étant amélioré par un apport de capital net de Fr. 1'678.-).

Le revenu se compose de Fr. 202'791.- (!) pour les cotisations des membres (correspondant à 2'535 membres) et d'une contribution issue de l'utilisation des balances de la FSVV, de Fr. 2'200.-. Pour les dépenses, nous totalisons Fr. 96'637.- pour l'activité associative et Fr. 86'958 pour l'administration. Ces chiffres se départissent comme suit, sur les postes individuels de dépenses (en % des cotisations des membres): sport, 18 %; formation, 9 %; sécurité, 1 %; soutien aux groupes, 2 %; communication, 17 %; collaboration, 1 %; divers, 1 %; administration, 43 %; bénéfice, 11 %.

Aux dépenses pour l'activité associative, auxquelles nous avons subvenu sur nos ressources propres, s'ajoutent encore Fr. 57'966.- pour contributions à des tiers (par exemple, Fonds Promotion de la relève „Peter Schnewly“, contributions de l'Office fédéral du sport, contributions de SWISS OLYMPIC); nous avons

donc dépensé au total Fr. 154'605.- pour les activités associatives.

L'évolution de l'effectif des membres a déjà été évoquée plus haut. Il apparaît que les hausses des cotisations annuelles ont été nécessaires pour compenser la baisse du nombre de membres. Ainsi pouvons-nous continuer de générer un bénéfice nous permettant de maintenir nos activités à un niveau approprié.

Aspects juridiques

[Dünner-Graf] En 2010, dans le domaine juridique, la FSVV a surtout été active en matière de prises de position et de procédures de consultation.

La FSVV a fait valoir ici les aspirations suisses spécifiques au vol à voile dans diverses requêtes et projets de loi, émanant de Suisse et de la zone UE comme de fédérations internationales amies, par exemple au travers de prises de position sur différentes NPA's.

En Suisse, la FSVV a collaboré à l'élaboration des prises de position de l'AéCS quant à l'Ordonnance concernant le service de la navigation aérienne et la nouvelle Ordonnance sur les atterrissages en campagne, en y instillant les aspirations de la FSVV.

La représentation de la FSVV s'est ensuite effectuée vis-à-vis de, et avec, l'AéCS (par exemple, pour ce qui est de la représentation des intérêts de la FSVV dans le cadre de la modification des statuts de l'AéCS), des autres fédérations et des membres (par exemple, en matière de contrôles des dossiers techniques par la Direction générale des douanes).

De nombreuses requêtes directes issues de membres de la Fédération ont été retransmises pour traitement à l'avocat Peter Häberli, qui assure le renseignement juridique gratuit de l'AéCS pour l'ensemble de ses disciplines.

Il en est finalement résulté à maintes reprises, dans le cadre de ce service de compétence juridique de l'AéCS, un échange portant sur des thèmes tant spécifiques au vol à voile que transdisciplinaires.

International

EGU, EAS et EASA

[Blumer] La FSVV a été l'hôte accueillant cette année le congrès de l'European Gliding Union (EGU). Les délégués de 17 pays membres se sont rencontrés les 27 et 28 février à Olten. La FSVV tire un profit exceptionnel de la collaboration des vélivoles en Europe. Markus Gnägi, Président du Groupe de vol à voile de Fribourg et Secrétaire général de l'EGU, assure une liaison directe entre la FSVV et l'EGU. Europe Air Sports (EAS), l'association européenne de tous les Aéro-Clubs, est un partenaire essentiel. EAS n'est pas seulement représenté dans le SSCC Board de l'EASA, mais dispose en outre de contacts optimaux avec d'importantes instances politiques de

l'UE. René Meier, Chef du Secteur spécialisé International à l'AéCS, est en même temps chef de projet chez EAS. Ainsi nous autres helvètes, bien que non membres de l'UE, sommes quand même on ne peut mieux représentés dans tous les organes ayant une influence sur l'aménagement de la nouvelle législation aéronautique européenne.

Au commencement de l'„EASA-Rulemaking“, la FSVV a fait montre d'une attitude autonome quant aux nombreuses sommations pour prises de position de l'EASA (NPA / CRD). Ces derniers temps, nous nous sommes associés à la prise de position de l'AéCS. Les domaines du vol à voile suisse et les besoins de l'EGU sont intégrés dans les prises de position de l'AéCS, et ajustés sur les prises de position d'EAS. Ce regroupement permet de gérer à peu près la profusion des prises de position.

Ayant participé à l'Airspace Meeting de l'EGU à Francfort, Kurt Oswald y a pris connaissance des plans et idées les plus récents quant au futur aménagement de l'espace aérien en Europe. Des spécialistes de l'EGU / EAS participant aux importants meetings européens consacrés à cette thématique, nous en sommes donc toujours informés de première main. De concert avec nos partenaires européens, nous suivons très attentivement l'évolution de l'harmonisation de l'espace aérien européen et le regroupement des actuelles compétences nationales dans les blocs d'espace aérien européens (SES).

Conférence annuelle de l'IGC à Lausanne

[*Isler*] Étaient présents à la Conférence annuelle tenue à Lausanne: *Urs Isler* et *Thomas Frey*, de même que les délégués de 32 autres pays. Les points ci-après y ont été décidés.

Attribution des sites des Championnats du monde 2013

- Le Championnat du monde Juniors est attribué à la Pologne.
- Et c'est à Issoudun (FR) qu'échoit le Championnat du monde Dames.

Attribution des sites des Championnats d'Europe 2011
Les 16^e Championnats d'Europe pour aéronefs à ailes rigides et pour aéronefs à volets seront respectivement disputés à Nitra (Slovaquie) et Pociunai (LIT).

Critères de sélection pour les Championnats du monde en cas de dépassement des nombres maximaux de participants

Il a été consenti à une proposition germano-néerlandaise, selon laquelle ce n'est pas le classement des pilotes qui doit être déterminant pour la sélection des deuxième et troisième pilotes, mais le classement par pays de l'IGC.

Classe biplace 20 m aux Championnats du monde
Une requête de la Norvège, pour l'introduction de la Classe biplace 20 m aux Championnats du monde, a été acceptée. Jusqu'à présent, les biplaces ne volaient qu'aux Championnats d'Europe.

Concours décentralisé de l'IGC

Jusqu'à aujourd'hui, l'IGC n'était pas impliquée dans le Concours décentralisé. Mais ceci est appelé à changer, avec l'élaboration en cours d'un ensemble de règles pour une 'FAI Triangle Cup' mondiale comme Online-Contest. Une notification publique est lancée pour la prise en charge de l'organisation et du classement Online.

Classe 13,5 m

L'introduction de la Classe 13,5 m aborde sa deuxième année, et doit remplacer la Classe World. Elle sera cotée sans Index, et aucun lest d'eau n'est autorisé.

Prochaine rencontre plénière de l'IGC: les 4 et 5 mars 2011 à Lausanne.

Communication

Bulletin du vol à voile

[*Isler*] Le Bulletin du vol à voile, entré dans sa quatrième année d'intégration à l'AéroRevue en 2010, y a maintenant trouvé une place fixe. La collaboration avec la Rédaction a très bien fonctionné, les textes pour les dix éditions ayant pu être livrés dans les délais impartis. Les possibilités d'utiliser la rubrique 'Sport' dans l'AéroRevue n'ont pas été mises à profit. On a pu rendre compte ici des Championnats nationaux ou des épreuves internationales. De même n'a-t-il pas été fait usage d'une offre de Cover-Story sur le vol à voile, les rédacteurs ayant manqué.

Site web: www.segelfliegen.ch

Le site web de la Fédération suisse de vol à voile continue d'être bien visité. La technique n'en étant toutefois plus tout à fait "au top", un nouveau site web est projeté pour 2011. À l'avenir, trois à quatre personnes seront responsables des contenus du site web.

Les comptes-rendus en ligne sur les compétitions internationales ont de nouveau connu un ample écho. Les reportages sur les Championnats du monde ont été directement rédigés sur le site web, par Daniela Gerber à Prievidza (SLO) et Marc Gerber à Szeged (HUN).

Suisse romande – Meeting des Présidents et des instructeurs de vol

[*Schwab*] Le 11 décembre à Bex s'est tenu un meeting réunissant les instructeurs de vol et les Présidents des divers clubs. Les temps forts des activités pendant la saison 2010 y ont été exposés. Celle-ci a malheureusement été marquée par quelques incidents et un accident, de même que par une collision entre un planeur et un oiseau.

En général, la tendance au recul du nombre des licences se constate aussi en Romandie.

Championnat suisse à Yverdon: il a été abondamment rendu compte du Championnat suisse à Yverdon, avec détails particuliers sur les travaux de sauvetage et les impressionnantes expériences nouvelles permises par les possibilités de recherche des données FLARM.

CR Bex: avec hélas une seule journée de cotation, grâce à une "fenêtre météo" de 2 heures. Aucun incident à signaler, et excellente ambiance malgré le mauvais temps.

Épreuves à venir:

2011, Gruyère et Montricher (Vaud);

2012, Bex et Neuchâtel;

2013, Sion et Montricher (Genève).

FSVV: information sur les activités du Comité par le Président.

OFAC: information par Patrick Hofer et discussions sur l'examen Part M, concernant la problématique de la traduction. Gabriel Rossier remercie en même temps pour la réaction correcte / rapide de la Fédération et de l'OFAC lors de l'organisation, malgré les difficultés.

Promotion des vélivoles: l'objectif commun est d'attirer davantage de pilotes dans les clubs. Il existe différentes approches pour les groupes, mais on ne peut dégager aucune recette secrète commune. Des initiations sur simulateur existent pour procurer une première impression du vol à voile, et devraient être proposées.

La direction de cette rencontre annuelle a été transmise par Didier Küttel à Gabriel Rossier.

Inspection technique du matériel aéronautique

[Bärfuss] Avec l'introduction définitive de l'EASA Part M à la fin septembre 2009, les détenteurs (groupes autant que privés) d'aéronefs ont été confrontés au problème de qui doit assumer quelle maintenance (ampleur) et qui doit signer quoi (et donner le feu vert pour) dans les dossiers techniques. La déclaration quant au programme de maintenance, publiée par l'OFAC, devait permettre l'entretien conformément à la Part M, pilot/owner maintenance. Ce n'est qu'avec la révision de cette déclaration (06.08.2009) que le détenteur habilité y est nommément cité. En 2010, dans le cadre des examens d'état annuels, il malheureusement fallu constater que de nombreux détenteurs n'avaient pas réclamé cette nouvelle version.

L'entretien selon la Part M, pilot/owner maintenance, est très restreint dans son ampleur. Bon nombre des travaux d'entretien exécutés jusqu'à présent n'ont donc plus pu recevoir correctement leur feu vert, les habilitations adéquates faisant défaut. Une solution libérale et limitée dans le temps a pu être trouvée avec

l'OFAC: les préposés au matériel possédant les expériences appropriées pouvaient solliciter une Licence M provisoire et non prolongeable, à condition de passer l'examen de Licence M en 2010. Grâce à cette solution unique, les travaux d'entretien conformes à la Part M ont pu être exécutés en 2009/2010, avec feu vert leur étant accordé (signature dans les dossiers techniques des titulaires de Licence M).

Pour les nombreuses personnes intéressées par la Licence M, la FSVV a organisé (avec l'ASEA) une première série de cours sur le module „Prescriptions“, en janvier et février 2010. Enchaînant directement avec ces cours, les participants pouvaient passer l'examen de l'OFAC sur ce module. Les modules encore manquants ont alors pu être partiellement acquis en auto-instruction, ainsi qu'au travers d'une autre série de cours en avril, mai et juin. Le module „Construction en composites“, surtout, a été intensivement discuté en collaboration avec la société Ruppert-Composite. Et là encore, les chefs examinateurs de l'OFAC se sont mis à disposition pour faire passer les examens finaux sur place, dans la foulée des cours. Jusqu'à la fin juin, plus de 60 nouvelles Licences M ont pu être délivrées. Qu'en soient cordialement remerciés les responsables de l'OFAC, de l'ASEA et de la FSVV, ainsi qu'Ernst Ruppert.

Les modules „Construction en bois et mixte“ et „Moteur et hélice“ figuraient sur la liste de souhaits de nombreux nouveaux titulaires de Licences M. Une douzaine de personnes intéressées s'est retrouvée en août à Birrfeld pour discuter d'aspects portant sur le module „Construction en bois et mixte“. Ces examens pour extension ont été assurés durant la première semaine de septembre.

Bien des questions sont encore en suspens: introduction des réglementations ELA 1, passage des Licences M nationales aux Licences de l'EASA, obligations et nouveaux droits du Certifying Staff, concurrence sur le marché (avec pression sur les prix) entre entreprises CAMO-Plus et autorités nationales.

Il reste à souhaiter que le vol à voile puisse et doive rester un sport.

Bureau: espace aérien

[Oswald] L'année courue a été marquée par de nombreuses modifications mineures, mais les grandes adaptations de la structure de l'espace aérien restent attendues. En Suisse orientale uniquement, pour la protection du trafic de ligne vers St. Gall, une nouvelle et petite TMA a été instaurée.

Carte de l'OACI et du vol à voile

La plus importante innovation est intervenue dans la présentation des espaces aériens sur les cartes aéronautiques. Le concept en a été exposé lors d'une

réunion de travail avec des représentants de l'OFAC et de skyguide. Nous nous sommes efforcés de faire valoir nos propositions au cours des relectures correctives des cartes du vol à voile et de l'OACI, ainsi

que des guides VFR. Les cartes de Suisse sont maintenant conformes aux impératifs de l'OACI. Nous avons donc avancé d'un pas vers l'objectif d'une présentation internationale standard des espaces aériens, mais tous les États voisins ne respectent malheureusement pas encore ces contraintes.

Base de données de l'espace aérien

Voici maintenant deux ans que nous tentons, en vain, d'obtenir les données d'espace aérien de skyguide en format courant Open Air. Les coordonnées des espaces aériens doivent donc continuer d'être péniblement saisies à la main dans la base de données de l'espace aérien. Mais nous ne baissons pas les bras, et maintiendrons notre pression jusqu'à ce que skyguide soit en mesure de nous fournir ces données sous forme électronique.

Le KOSIF devient DABS

Après quelques retards, le Daily Airspace Bulletin Switzerland (DABS) a été introduit en mars 2010. Il s'agit d'une remise à niveau du KOSIF (ou COTSENA) connu depuis des années. En sus des zones actives de tirs, de dangers et de limitations des vols, toutes les restrictions touchant à l'espace aérien (telles que TMA's temporaires, etc.) sont maintenant présentées en images. Ainsi la revalorisation de la COTSENA, réclamée depuis des années, a-t-elle été mise en œuvre.

TMA de Bâle: secteurs Tango

À la fin mars 2010, le temps d'activation des secteurs Tango a été raccourci, passant de 60-90 minutes à 30 minutes au maximum. Nous espérons que cette mesure amènerait une plus grande souplesse de l'ATC quant à la gestion de l'activation, et de ce fait une réduction massive des activations par précaution. Mais le dépouillement des statistiques couvrant la période d'avril à mi-juin n'a montré aucune amélioration de la situation. Depuis la mi-juin, un net recul des activations à titre préventif a pu être constaté. Nous ne sommes malheureusement pas soutenus par l'OFAC en cette matière, et dépendons de la bonne volonté des fonctionnaires français à Bâle.

Zones de vol réglementées temporaires pour les Forces aériennes

Pendant l'année courue, il nous a fallu accepter une véritable avalanche de zones de vol réglementées temporaires en faveur des Forces aériennes. Jusqu'à 2009, des R-Areas étaient instaurées exclusivement pour les entraînements et démonstrations de la Patrouille Suisse. Depuis, une R-Area a été réclamée pour les moindres entraînements et missions du PC-7 Team, même pour de simples prises de vues aériennes au-dessus des Churfirsten, et ceci en plein milieu de la saison de vol à voile. Les R-Areas de plusieurs jours et sur grandes surfaces, pendant le WEF de Davos et le Sommet de la francophonie à Montreux, n'ont par contre guère gêné le vol à voile, ces deux événements s'étant tenus en dehors de la saison véluvole.

Perspectives

Compte tenu d'une uniformisation "pan-européenne" de la structure de l'espace aérien, l'OFAC s'efforce d'éliminer les différences existantes par rapport à l'OACI. Nos solutions spéciales helvétiques pour le vol à voile, telles que zone de vol à voile, espace de vol à voile ou zone de vol dans les nuages, ont fait leur temps et sont converties en solutions conformes à l'OACI. La FSVV a été impliquée de bonne heure dans cette mise en œuvre, mais nos souhaits n'ont pu être pris en considération que partiellement.

Les anciennes zones de vol à voile connues deviennent des zones de vol réglementées pour le vol à voile. Elles sont désormais à disposition en continu, du 1^{er} mars au 31 octobre. Les zones du Plateau ont été sacrifiées au profit des besoins modifiés des Forces aériennes, ainsi que de l'usage civil de quelques aérodromes militaires.

Les espaces pour vol à voile sont rebaptisés TSA's pour planeurs, mais rien ne change dans leur maniement.

Les zones de vol dans les nuages sont supprimées, avec en lieu et place, adoption d'une nouvelle procédure pour vol dans les nuages.

Des ajustements majeurs dans la structure de l'espace aérien se profilent dans un proche avenir. La FSVV continuera de s'impliquer avec la plus grande énergie pour le maintien du plus vaste volume possible d'espace aérien librement accessible.



Formation et perfectionnement des instructeurs de vol

[Mäder] L'année 2010 a été des plus réjouissantes pour l'école d'aviation de la FSVV. Tant la formation que le perfectionnement des instructeurs de vol ont pu être assurés sans accident et avec grand succès.

Les activités de l'école d'aviation ont commencé par les examens théoriques, début février à Berne. Sur les 15 candidats initiaux, ce sont finalement 1 candidate et 11 candidats qui ont satisfait aux prérequis pour la formation d'instructeur de vol, et suivi le cours „learning and teaching“ à la fin février 2010.

Le premier cours d'instructeur de vol a été dispensé en juin à Amlikon, 5 participants l'achevant avec succès. Alois Lüthold a été nouvellement assigné à ce cours comme instructeur, et parfaitement réussi son entrée grâce à sa grande expérience. Pendant ce cours, nous avons pu accueillir Damian Nussbaumer, suppléant du CASO. Ayant porté son intérêt sur la culture du débriefing et sur la pratique avec décollage au treuil, il

s'est montré très satisfait de ce qu'il y a vécu.

Le deuxième cours d'instructeur de vol a commencé le 22 août, à Amlikon également. Il était prévu à l'origine que ce cours se tienne à Locarno, mais il a dû être déplacé à plutôt brève échéance pour cause d'occupation de l'espace aérien tessinois par les militaires. 5 candidats ont de même pu terminer ce cours avec succès.

En 2010 malheureusement, à bref délai pour raisons professionnelles, deux candidats ont dû reporter leur suivi du cours à 2011. Par contre, 3 instructeurs de vol au total (avec licence étrangère) ont satisfait aux conditions pour l'obtention de la licence suisse d'instructeur de vol, après avoir suivi une semaine de cours.

L'année dernière également, deux cours de perfectionnement pour instructeurs de vol (avec huit participants chacun) ont été assurés à Courtelary et Rarogne. Comme d'habitude lors de ces cours, il a été recouru tant à des planeurs purs qu'à des aéronefs à

autodécollage. Bien que les participants au cours aient possédé des expériences très différentes, un tel éventail n'a pas empêché le programme comprimé du cours de magnifiquement faire ses preuves.

En septembre, 14 pilotes se sont retrouvés à Buochs pour l'examen pratique d'admission des instructeurs de vol, et tous les candidats l'ont réussi.

Une rétrospective doit nous rendre attentifs aux aspects suivants pour les prochaines années.

Durant les mois d'août et septembre, il n'est guère possible d'assurer des cours d'instructeurs de vol à Locarno, la sélection des Forces aériennes se déroulant au Tessin à cette période. En conséquence, nous avons planifié le cours de 2011 à Locarno pour juin.

On constate encore et toujours, lors des cours de perfectionnement, les difficultés que pose le calcul du centre de gravité. Nous devons continuer de porter attention à ce thème dans l'avenir, puisque dans les rapports d'accidents, la position du centre de gravité est hélas constamment mentionnée négativement.

Comme l'existence future de l'aérodrome de Rarogne est fortement remise en question, le cours de perfectionnement de l'année prochaine est prévu à Yverdon.

Aspects personnels

Ayant abandonné la pratique du vol à voile, Susanne Lütolf n'est plus à disposition comme instructrice depuis la fin 2010. Ainsi perdons-nous une experte et instructrice compétente, de même qu'une personnalité des plus engagées.

Flight Safety

[Bieri] J'ai repris le Ressort Flight Safety au printemps. Je m'occupe principalement cette année des conflits entre vélivoles, parapentistes et parachutistes. Il apparaît que les sportifs de l'air sont toujours plus à l'étroit dans l'espace aérien restant à notre disposition. Nous devons nous arranger, ce qui implique des égards mutuels. Comme vélivoles, nous pouvons y contribuer en évitant les aérodromes présentant une activité parachutiste, ou en nous annonçant sur leur fréquence. Dans une première Safety Letter, j'ai tenté de sensibiliser les vélivoles par rapport à ces situations.

Bureau: sport

Championnats suisses 2010 à Yverdon

[Allenspach] Du 19 au 26 juin, le Groupe de vol à voile d'Yverdon a accueilli les Championnats suisses de vol à voile. 49 pilotes, dans quatre classes, ont relevé ce défi. Après un début pluvieux, le temps s'est amélioré, permettant cinq magnifiques cotations pour des vols sur le Jura, le Plateau et les Alpes, dans des conditions optimales. Les Championnats ont été hélas assombris par un accident mortel, mes les épreuves se sont poursuivies après une journée de suspension.

Un accident mortel est hélas survenu lors du Championnat suisse à Yverdon. Son étude par le BEAA est toujours en cours, mais il semble qu'il pourrait s'agir d'un cas médical. Enseignement à tirer comme premier bilan: voler peut être dangereux même pour des jeunes gens en bonne santé, quand on ne sent pas en pleine forme. Le contrôle mutuel lors de concours (personnels auxiliaires, coachs, etc.) et dans les clubs peut aussi empêcher un accident potentiel. Malgré une action de recherche de grande envergure, il aura fallu presque un jour entier pour retrouver le planeur. Grâce au FLARM, des possibilités techniques existent de recourir à des positions mémorisées, et d'éventuellement retrouver ainsi plus rapidement un aéronef porté disparu. Des optimisations sont ici requises, pour tirer profit de toutes opportunités dans le futur.

Lors du camp d'été de Münster, une collision est survenue entre un parapente et un planeur le long de la pente au nord de l'aérodrome, avec issue fatale pour les deux pilotes. Les conditions de vol étaient délicates et les planeurs remorqués n'arrivaient pas tous à s'éloigner, à quoi s'ajoutait la présence de quelques parapentes se mélangeant à leur "peloton". Voler dans un tel environnement peut être à coup sûr qualifié d'éminemment exigeant, et peut amener certains pilotes à leurs limites. Détail ayant son importance: sur le planeur qui s'est écrasé au sol, le centre de gravité était positionné loin vers l'arrière.

La rencontre annuelle entre la FSVV et le BEAA a permis de nous informer sur les enquêtes en cours, menées sur les accidents susmentionnés.

Un message du SWANS faisant état d'une rencontre critique (du point de vue des parapentistes) près de l'Eggishorn a entraîné un débat entre les parties impliquées, sous la houlette de l'OFAC et de concert avec les responsables "Safety" des Fédérations suisses de vol à voile et de vol libre. Cette rencontre s'est déroulée très positivement, mettant en évidence un grand besoin d'information réciproque.

Les conclusions de ce meeting nous ont incité à traiter le thème „Vol à voile – parapente“ dans l'atelier "Safety" de janvier. Nous espérons pouvoir élaborer des recommandations sur la manière dont à l'avenir, nous pourrions tirer parti en commun de nos ascendances.

Le 4^e jour de cotation en classe Ouverte, le vainqueur du jour a pu réaliser une moyenne de 140,5 km/h sur une distance de 363,4 km: performance plutôt inhabituelle pour les conditions suisses.

Les champions suisses 2010 sont les suivants.

Classe Standard:	Felix Schneebeli
Classe 15 m:	Fridolin Hauser
Classe 18 m:	Marcel Dünner
Classe Ouverte:	Markus Gäumann

Complimentons et remercions ici cordialement le GVV d'Yverdon pour la brillante tenue du Championnat et la gestion pertinente de la crise.

Concours national de vol à voile (CNVV)

[*Isler*] En 2010 également, la cotation automatique du CNVV sur le serveur de l'OLC a fonctionné irréprochablement. Cette compétition de groupes, sur la base de la ligue de l'OLC, a été assurée pour la deuxième fois avec succès. Les groupes de vol à voile arrivés aux cinq premières places ont pratiqué l'aviation de ligue avec enthousiasme et motivation sans réserve. Ce n'est donc que dans la dernière manche qu'est tombée la décision pour le deuxième rang. Mais ce type de cotation de groupe pour le CNVV est en danger. L'OLC a décidé que pour la cotation de ligue, le vol libre doit commencer dans un cercle de 15 km de rayon autour de l'aérodrome de départ. Cette réglementation entraîne de gros désavantages d'emplacement pour les aérodromes du Plateau. Jusqu'à fin décembre 2010, il n'a pu être convenu avec l'OLC que cette réglementation ne s'applique pas pour la cotation de groupes du CNVV. Du fait de l'introduction de la cotation 'OLC-Plus' (triangle FAI inclus, donnant des points supplémentaires), le facteur de cotation du vol h (vol OLC) a dû être adapté. En 2011, il sera coté avec facteur 0,8.

Voltige – Championnat suisse

[*Schmid*] Le Championnat suisse de voltige véliplane a été disputé l'année dernière dans le cadre des Championnats suisses communs de toutes les disciplines, par le GVV de Haute Argovie et sous la direction de Roland Lüthi. Dans des conditions optimales et grâce à une superbe organisation, 5 vols de cotation ont pu être effectués par catégorie, dans toutes les catégories.

Les champions suisses 2010 sont Martin Götz (Advanced) et Christian Schmid (Unlimited).

Voltige: international

L'année passée a vu la tenue pour la première fois de Championnats du monde dans la catégorie Advanced, introduite il y a un an. Pour ce Championnat du monde en Finlande, la Suisse était représentée par une équipe de 4 pilotes.

Voltige: promotion grand public

La piste en herbe de Locarno étant inutilisable, le cours de promotion grand public pour vol à voile de virtuosité a dû être déplacé à Lodrino. Grâce aux conditions météo favorables ainsi qu'à la grande obligeance de RUAG, les 18 participants ont tous pu élargir considérablement leur horizon aéronautique.

Rapport annuel des Équipes nationales

[*Allenspach*] Deux Championnats du monde ont eu lieu en 2010. Les classes Standard, Club et World à Prievidza (Slovaquie), de même que les classes 15 m, 18 m et Ouverte à Szeged (Hongrie), ont désigné leurs champions du monde.

Championnats du monde de Prievidza, Slovaquie
C'est une petite délégation que la Suisse avait envoyée à ces Championnats du monde: Stefan Leutenegger et René Schneebeli ont pris le départ en classe Standard, Ingrid Stirnimann faisant office de cheffe d'équipe, et Daniela Gerber, de rapporteuse. 11 cotations ont pu être disputées au total. Un 7^e (Stefan Leutenegger) et un 9^e rangs du jour (René Schneebeli) ont été les meilleurs résultats des Suisses. Dans le classement final, Stefan Leutenegger et René Schneebeli obtiennent respectivement les 25^e et 26^e rangs. La compétition a été assombrie par un accident mortel de même qu'une collision, les deux pilotes en cause dans cette dernière ayant toutefois pu atterrir.

Championnats du monde à Szeged, Hongrie

Pour la première fois dans l'histoire du vol à voile, 150 participants au maximum ont été invités dans trois classes (15 m, 18 m et Ouverte), sur lesquels 143 pilotes ont finalement participé. Malheureusement, autant les organisateurs que la météo (8 cotations en classe Ouverte, 76 cotations dans les classes 15 m et 18 m) n'ont pu être à la hauteur des attentes. Le recours à l'espace aérien serbe ne s'est pas non plus révélé d'une aide précieuse (problème de franchissement de frontière lors d'atterrissages en campagne).

En classe 15 m, le Junior Jürg Haas a obtenu le 18^e rang (4^e rang du jour dans la 6^e cotation). Décrochant le 23^e rang, Andreas Allenspach a encore pu se maintenir dans la première moitié (9^e rang du jour, dans la 6^e cotation également).

Rolf Friedli (7^e et 6^e rangs du jour) et Marcel Dünner (9^e et 4^e) ont pu s'adjuger d'honorables 14^e et 16^e rangs dans le classement final de la classe 18 m.

En classe Ouverte, Markus Gäumann s'est globalement classé 14^e (meilleurs rangs du jour: 5^e et 10^e). Dirk Reich est arrivé 30^e (meilleur rang du jour: 7^e).

Remplaçant Felix Kaiser (tombé malade), Marc Gerber a assumé au pied levé et de manière digne d'éloges la tâche de chef d'équipe.

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

Hockenheim 2010: Andreas Allenspach (3^e rang), Jürg Haas (4^e rang) en classe 15 m, Edi Inäbnit (12^e rang) en classe Standard.

Hahnweide 2010: Edi Inäbnit (5^e rang) en classe Standard, Markus Gäumann (15^e rang) en classe Ouverte.

Klippeneck 2010: Manfred Hahn (1^{er} rang) et Edi Inäbnit (10^e rang) en classe Standard, Fredy Zulliger (17^e rang) en classe 18 m.

Coppa Internazionale del Mediterraneo 2010 à Rieti: Felix Schneebeli (2^e rang) en classe Biplace.

Le débriefing 2010 des Équipes nationales s'est tenu le 7 novembre, avec comme temps fort l'exposé du

professeur Anne Wirz-Justice (de Bâle) sur le thème „sommeil, chronobiologie, performance“.

Dans le classement IGC des pays, la Suisse arrive en 18^e place. Les Suisses les mieux classés sont Felix Schneebeli (18^e rang), Werner Danz (201^e) et Stefan Leutenegger (212^e). Au total, à fin 2010, la liste compte 4'756 pilotes dans le monde entier.

Équipe nationale Juniors

[Uebersax] Quand à la fin 2009, la nouvelle Équipe nationale Juniors a été établie sur la base des points de compétition, nous avons entamé les travaux de préparation pour la saison 2010. On s'est attaqué en premier lieu au nouveau programme d'activités, de même qu'à la planification des entraînements et des compétitions.

Séminaire à la Froburg, 19 décembre 2009

À la fin décembre 2009 encore, nous avons tenu un séminaire en un point de virage connu: l'émetteur Swisscom à la Froburg, près d'Olten. Les objectifs personnels, de même que la planification des entraînements et des compétitions, y ont été fixés. Notre but principal était l'entraînement en conditions de compétition. Raison pour laquelle nous avons prévu de participer au plus grand nombre possible d'épreuves, en Suisse et à l'étranger. Comme préparation au Championnat du monde Juniors 2011 (qui se disputera à Musbach près de Freudenstadt), nous nous sommes concentrés principalement sur la zone de compétition dans l'espace allemand du sud (Forêt-Noire et Jura souabe).

Camp d'entraînement à Locarno, du 2 au 11 avril 2011
Après l'ouverture officielle de la saison, le 29 mars sur l'aérodrome de Gheid à Olten, il a été tiré profit des fêtes pascales pour un camp d'entraînement à Locarno. Le beau temps durant la deuxième moitié de la semaine, soutenu par le föhn du nord, nous a assuré de très bonnes conditions de compétition. Des vols allant jusqu'à 500 km ont pu être accomplis.

Championnat régional à Birrfeld, 24/25 avril et 1^{er}/2 mai 2010

Comme toujours, la classe Standard a été bien pourvue, avec 18 participants au total et présence de cinq pilotes de l'Équipe nationale Juniors. Patrick Misun a été le meilleur jeune pilote, remportant la médaille de bronze. Jürg Haas, luttant lui aussi pour une médaille en classe 15 m, s'est également adjugé le 3^e rang final.

Championnat suisse Juniors (CSJ) à Schaffhouse, les 8/9 et du 13 au 16 mai 2010

Le CSJ s'est disputé de concert avec un Championnat régional, sur l'aérodrome de Schaffhouse. Notre but était de cumuler le maximum d'expérience dans le secteur du sud de l'Allemagne. Mais en raison des mauvaises conditions météo, seuls 3 vols réduits ont pu être effectués. Neuf pilotes de l'Équipe nationale Juniors ont participé, avec victoire de Marc Gerber. Les rangs 2 à 5 ont tous été remportés par des pilotes de la relève, auxquels ces bons résultats ont entre

autres permis de passer dans l'Équipe nationale Juniors.

32^e Concours international de Hockenheim, du 22 au 29 mai 2010

L'Équipe nationale Juniors a aligné 3 pilotes au départ: les frères Reto et Roger Frei en classe Club, et Jürg Haas en classe 15 m. Les pilotes de classe Club ont lutté pendant 5 jours pour des places de podium. Roger a obtenu un très bon 7^e rang final, tandis que Reto décrochait un honorable 10^e rang (sur 27 participants au total). Du fait de la météo, la classe 15 m n'a pu tirer profit que de 4 jours de cotation. Jürg Haas a remporté un magnifique 4^e rang final.

Championnat suisse de l'Élite à Yverdon, du 19 au 27 juin 2010

Ce Championnat suisse, où 4 pilotes de l'Équipe nationale Juniors étaient aussi présents, a été hélas assombri par un accident mortel. Notre Junior Tobias Ender s'est écrasé avec son planeur le quatrième jour. La raison de cette chute n'est pas connue, mais on soupçonne un problème de santé. Nous conserverons toujours de Tobias le souvenir ému d'un jeune pilote aussi aimable que motivé, aux très bonnes capacités aéronautiques.

Championnat du monde à Szeged, du 24 juillet au 8 août 2010

Le Junior Jürg Haas s'était qualifié pour ce Championnat du monde. Il y a participé en classe 15 m, conjointement avec le pilote d'Élite Andreas Allenspach. Parmi 27 nations participantes et 49 concurrents au total, il a remporté un excellent 18^e rang final.

47^e Concours international de Hotzenwald, du 31 juillet au 8 août 2010

Thomas Kummer et les frères Patrick et Roman Misun ont mis ce concours à profit pour cumuler des points de qualification en vue du Championnat du monde Juniors. La victoire est revenue à Roman Misun sur un LS-4, tandis que Patrick Misun s'adjugeait la médaille d'argent sur un ASW-28; Thomas Kummer a remporté le 7^e rang final sur ASW-28 également.

Championnat allemand de vol à voile Juniors (DSMJ), du 9 au 20 août 2010

Le DSMJ devait véritablement être le point culminant de la saison 2010. Comme d'une part, il s'agissait d'une épreuve de qualification pour les jeunes pilotes allemands, et qu'il constituait quasiment d'autre part le pré-Championnat du monde pour les autres nations, seuls deux de nos pilotes ont malheureusement pu participer, pour raisons de place. La météo n'a pas été optimale, les faibles thermiques et la base maintes fois à basse altitude n'ayant permis que peu de cotations, avec vols plutôt courts. En classe Club, Reto Frei a remporté le 29^e rang sur 40 pilotes, et Patrick Misun en classe Standard, le 24^e rang final sur 35 pilotes au départ.

GP Sailplane de St. Moritz, du 22 au 28 août 2010
Ce Grand Prix international a été disputé pour la première fois sur l'aérodrome de Samedan. Le Junior Reto Frei y a participé, de concert avec le pilote d'Élite Fridolin Hauser. Parmi 16 pilotes au départ, Reto (encore rattrapé le dernier jour par Tilo Holighaus) a atteint un magnifique 8^e rang final.

Adaptation des règlements sportifs

[Inäbnit] Les règlements suivants ont été adaptés.

Liste de points de concours pour les points d'Équipe nationale

L'Alpe Adria Cup est désormais portée de 70 à 80 points.

Sont rétrogradés à 70 points: la Coppa Velino de Rieti et le Concours international d'Issoudun, de même que la Coupe du monde de vol à voile de Vinon. Est nouvellement admis avec 50 points: le Baron Hilton Challenge CH (dans l'OLC). Sont radiés puisque n'étant plus actifs, ou n'étant plus disputés depuis plusieurs années par les vélivoles suisses: le Benelux Contest, la Semaine de vol à voile de Fribourg, la Coupe des Dolomites, Fayence et les concours australiens.

Critères de qualification pour les Championnats suisses

Davantage de pilotes issus des Championnats régionaux sont désormais admis pour les Championnats suisses. Le Baron Hilton Challenge Suisse est en outre admis comme épreuve de qualification.

Système de qualification avec points de compétition

La conversion des points issus des épreuves de Grand Prix est maintenant (comme arrêté provisoirement en 2009) définitivement intégrée dans le règlement.

Règlement pour l'Équipe nationale suisse Juniors

La période de qualification pour l'Équipe nationale Juniors est rallongée, passant de un à deux ans (comme pour l'Équipe nationale „normale“, avec respectivement facteur 1,0 ou 0,7).

Concours national de vol à voile (CNVV)

Suite aux modifications dans le règlement de l'OLC, l'„AAT“ (Assigned Area Task) et les vols „d“ (vol FAI-OLC) sont supprimés dans le règlement du CNVV. Pour la discipline „h“ (vol OLC), le facteur passe de 0,95 à 0,8.

1789 Lugnorre, janvier 2011

Emil Blumer, Président de la FSVV

Rédaction, impression et distribution

Marco Schnyder

Photos

Xaver Mäder, E. Blumer