

## Rapport annuel 2014 de la FSVV

*Le présent rapport annuel informe sur les plus importantes activités du Comité de la FSVV en 2014. 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](http://www.segelfliegen.ch)). Il est en particulier possible d'y consulter tous les procès-verbaux des séances du Comité.*



### Direction et aspects personnels [Mäder]

En 2014, le Comité s'est réuni lors de 6 séances, d'une AG, d'une conférence des vélivoles et d'un atelier de deux jours. Les différents bureaux ont tenu des réunions et discussions supplémentaires. Comme devenu usuel, d'autres discussions se déroulent par les canaux modernes de communication.

Depuis l'AG 2014, nous comptons quatre nouveaux membres au sein de notre Comité. Matthias Koch est désormais en fonction comme nouveau responsable de l'Équipe nationale. Avec le concours de Hildi Schönmann, Beat Straub assure le coaching de nos juniors et les questions d'espace aérien sont traitées par Markus Romer et Roland Lüthi. Nous n'avons malheureusement pas trouvé de candidat approprié pour la communication. Cet état de fait est regrettable et se répercute négativement. Nous partons toutefois du principe que cette situation se détendra quelque peu grâce à la venue d'une nouvelle collègue.

La collaboration est bonne au sein du Comité, ses membres individuels étant des experts chevronnés dans leurs domaines de spécialités. Le Comité bénéficie de l'excellent soutien du Secrétariat central de l'AéCS, des spécialistes de l'European Gliding Union (EGU) et d'Europe Air Sports (EAS). En dehors du Comité également, nous sommes assistés à titre bénévole par de nombreux pilotes de planeurs. Cette collaboration était énormément importante en 2014. Dans le domaine «Espace aérien» et «Formation»

notamment, nous devons pouvoir compter sur la collaboration avec l'Aéro-Club et la Fédération suisse de vol libre. Cette collaboration a très bien fonctionné et je pars du principe qu'elle s'intensifiera encore à l'avenir.

Durant l'an passé, nous avons été submergés par des procédures de consultation et avons dû prendre position sur les questions les plus diverses. La procédure de consultation sur l'adaptation de l'ORA et des SERA a réservé sa part d'irritation, exigeant notamment une obligation de plan de vol et de transpondeur pour les vols au-dessus de 7000 ft pour tous les aéronefs. Entre-temps, l'obligation générale de transpondeur a été abandonnée et l'introduction de TMZ dans les aires d'approche des aérodromes est examinée.

La procédure de consultation des SERA a démontré une fois de plus que nous ne sommes entendus qu'au prix d'un engagement fort et que nous devons faire valoir nos arguments à la manière d'un moulin à prières. Il est effrayant de constater qu'une partie des médias ait repris sans réfléchir des slogans tels que «Transpondeur = sécurité», pour ne se distancer de cette position monolithique qu'après s'être penchée intensivement sur la matière.

L'ampleur du travail fourni bénévolement par ma et mes collègues au Comité est énorme et mérite gratitude et reconnaissance. Maintes tâches devraient en fait être traitées par des spécialistes à temps complet, ce que des considérations financières rendent impossible. Je suis conscient que cet investissement temporel et l'engagement dans de nombreux domaines touchent aux limites du raisonnable pour une activité à titre gracieux.

À la fin 2013, Marco Schnyder (notre «Monsieur Vol à voile») a pris sa retraite. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014, son successeur Christophe Petitpierre est responsable du vol à voile au Secrétariat central de l'Aéro-Club. Christophe a repris un cahier des charges très substantiel et la somme de savoir et d'expériences qui s'était accumulée chez Marco au fil des ans a pu être constatée lors de son initiation. Nous pouvons entre-temps compter sur son soutien dynamique de Christophe – merci!

Nous enregistrerons un départ important pour l'AG 2015.

**EMIL MIC BLUMER** se retirera lors de l'AG 2015. La contribution apportée par Mic au vol à voile est énorme. En voici une énumération non exhaustive:

- De nombreuses années, il a été actif dans la formation en tant qu'instructeur de vol à voile et expert, ainsi que comme instructeur dans les cours d'instructeur de vol.
- Il a longtemps fait partie de l'Équipe nationale de vol à voile et a participé à de nombreux championnats du monde. Plus tard, il a ensuite repris le rôle de coach de l'Équipe nationale.
- Il a repris la présidence de la FSVV au pied levé et a excellemment dirigé la Fédération durant 7 ans. Ces 4 années dernières, il s'est occupé de dossiers chronophages tels que les affaires internationales, la formation, etc.
- Au niveau international, il a été durant plusieurs années le secrétaire très actif de l'EUROPEAN GLIDING UNION.

Mic dispose de connaissances très étendues et de l'énergie nécessaire pour mener les choses à terme. On peut tranquillement l'affirmer: Mic a façonné le vol à voile suisse.

L'excellente organisation des Championnats suisses, de la Conférence suisse du vol à voile à Granges, des championnats régionaux ainsi que des CPVV a été réjouissante en ce qui me concerne. Je remercie ici tous les participants de leur grand engagement.

## Part FCL et ATO

### Part FCL [Mäder, Blumer, Schaeuble]

La mise en oeuvre de la Part FCL bat son plein. Les écoles, les groupes et les pilotes à la fois sont sollicités durant la période transitoire. Le respect correct des différentes licences, les limites d'interruption et les conditions requièrent de l'attention.

L'OFAC a décidé d'adapter aux directives de l'EASA l'ensemble de la formation au vol à voile dès le 9 avril 2015. Des plans d'études ont été élaborés, des documents de formation projetés et traduits à grands frais dans les langues nationales. Le gros de ces travaux a été fourni à titre bénévole dans la FSVV. Les instructeurs de vol doivent être formés début 2015.

Dans le domaine de la formation aéronautique, le Comité de la FSVV attend des effets positifs sur la qualité de la formation et la transparence des exigences de formation et processus.

Dans le domaine théorique, les plans d'études identiques pour le vol à voile motorisé et le vol à voile ayant trait à la législation, aux performances humaines, à la météo et à la communication ont en revanche suscité moins d'enthousiasme. Aucun avantage ne s'en dégage, mais plutôt des désavantages de poids de ces exigences de formation et de questions d'examen en commun.

### ATO

Une certification de toutes les écoles d'aviation en tant qu'«Approved Training Organisation» (ATO) était attendue au plus tard jusqu'en avril 2015. Un groupe de travail OFAC/AéCS composé de P. Hofer, I. Pecoraio, Ch. Nicca et E. Blumer a élaboré les bases de cette certification à partir des directives de l'EASA.

L'OFAC a immédiatement suspendu les travaux à juste titre après connaissance de la nouvelle possibilité de ne mettre en oeuvre cette certification qu'en avril 2018. L'EASA fournira selon toute probabilité un nouveau règlement pour la certification des petites écoles (RF). Des possibilités de nouvelles directives ont été discutées entre autres lors d'un atelier EASA organisé à Rome en octobre 2014. Les idées exprimées vont d'une ATO light à la renonciation pure et simple d'une ATO pour les petites écoles d'aviation. La question n'a pas encore été tranchée.

### International [Blumer]

#### Généralités

Le traitement des prises de position sur les réglementations prévues dans l'aéronautique européenne nous occupe toujours. Durant l'année écoulée, plus de 100 documents ont dû être visualisés, et pour autant que d'importance pour le vol à voile, traités et commentés lors de procédures de consultation.

Par chance, René Meier, le spécialiste dans l'AéCS et Project Manager d'Europe Air Sports (EAS) s'occupe presque à plein temps des réglementations de l'EASA. Au travers de René, nous sommes on ne peut mieux intégrés dans le réseau européen des aviateurs de loisir. René a intégré dans les prises de position nos appréciations concernant le vol à voile.

Par ailleurs, la FSVV est aussi un partenaire actif de l'EGU (European Gliding Union). Avec Markus Gnägi en qualité d'EGU-Secretary, nous disposons d'un représentant dans l'EGU Board.

## Réorientation de l'EASA

L'annonce de l'EASA devant un nombreux public lors de l'Aero Friedrichshafen 2014 a constitué bien plus qu'une petite surprise.

L'EASA a déclaré que bien des choses n'ont pas tourné rond ces dernières années pour la General Aviation. Le directeur de l'EASA a communiqué la réorientation suivante:

- la régulation de la GA doit faire l'objet d'une réorientation
- les processus internes EASA doivent être réorganisés
- ces changements doivent être finalisés jusqu'en 2017.

L'objectif suivant s'applique au changement:

**«Simpler, lighter and better rules» pour la GA.**

De nouvelles échéances ont été accordées aux membres dans la mise en oeuvre de la certification des écoles d'aviation et dans le changement de licences nationales en licences EASA. L'OFAC a immédiatement repris cette prolongation de délai jusqu'en avril 2018.

La procédure de consultation sur le remaniement du règlement de base 216/2008 a démontré que l'EASA prend au sérieux la réorientation annoncée.

Dans ce contexte, René Meier a invité à une discussion à Granges, Europe Airports (EAS) élaborant de son côté un document volumineux avec des prises de position. L'EGU voulait également élaborer une prise de position si possible homogène selon le mot d'ordre «This is the once-in-a lifetime opportunity» pour réaménager notre futur. Un atelier a été organisé à cet effet à Hanovre, auquel l'auteur a participé. L'élaboration de propositions concrètes n'a pas été des plus simples, les pilotes de planeur étant en partie fort éloignés d'une pensée européenne homogène sur la réglementation du vol à voile.

Le «fléau principal» des réglementations en vigueur jusqu'ici a été identifié dans le mélange de l'aviation commerciale avec l'aviation sportive.

Une séparation claire de l'aviation commerciale d'avec les activités aéronautiques sportives est indispensable. Le principe du règlement de base «Réglementation uniformisée» en vigueur jusqu'ici de l'aviation en Europe doit désormais être remplacé par une «réglementation adaptée aux opérations et en fonction des risques.

## Part M

La Part M est perçue comme bien trop complexe par les pilotes de planeurs. Une application plus libérale avec davantage de compétences pour la Pilot Owner Maintenance serait souhaitable. Les charges massives, en grande partie inutiles en matière d'administration, font monter les coûts. A fin novembre 2014, l'EASA a mis en vigueur le nouveau règlement 1321/2014 relatif au «maintien de la navigabilité des aéronefs ...». Les nombreuses corrections des dernières années ont ainsi été apportées dans une nouvelle mouture, mais des allègements ne sont guère visibles à première vue. Nous attendons toujours la Part-M light promise. L'EASA motive le retard en invoquant le peu de personnel disponible.

## Groupe de travail EGU: prospection en faveur de la relève

Un groupe de travail de l'EGU s'occupe depuis 3 ans de la prospection de la relève. De nombreuses clarifications et études ont déjà été faites, mais une solution générale n'a pas encore été trouvée. Des causes générales existent dans toute l'Europe, mais les différences nationales spécifiques jouent un rôle tout aussi important. Hildi Schönmann suit les travaux du groupe de travail de l'EGU.

## Bureau des Opérations

### Rapport du Ressort Formation pour le rapport annuel 2014 de la FSVV (Schaeuble)

Dans toutes les activités directement ciblées vouées à la formation et au perfectionnement des instructeurs de vol à voile, ainsi que dans la promotion grand public des pilotes de planeur en matière de vol de distance dans les Alpes, nous avons vécu des expériences valorisantes durant l'année écoulée et reçu de bons feedbacks de toutes parts. Le cours de promotion grand public en revanche est tombé littéralement à l'eau. Aucun incident ni cas de sinistre n'a dû être traité une fois de plus en 2014.

Une consolidation personnelle de l'équipe d'experts pour la formation des instructeurs de vol n'a pas encore abouti cette année. Des départs imprévus ont été enregistrés. En revanche, nous avons pu gagner de nouveaux collègues chevronnés et les avons déjà initiés en partie. Que nous soyons de nouveau à l'aise en français est pour nous important et réjouissant.

Pour satisfaire aux directives de l'EASA, le cours *Teaching and Learning* a fait l'objet d'une nouvelle conception et a été prolongé à quatre jours. Sur le fond, le cours est désormais compatible avec les prescriptions générales pour toutes les catégories d'instructeurs.

Le nouveau *cours pratique EASA pour instructeurs de vol à voile* a fait ses preuves une fois de plus. En dépit d'un contenu plus chargé, il se révèle que le cours peut aussi bien être accompli en cas de temps moyen.

#### Mise en oeuvre d'exigences posées par l'AESA

Les nouvelles prescriptions concernant la formation des instructeurs de vol à voile ont été mises en oeuvre intégralement, à tous points de vue. Les programmes et contenus de toutes les phases de formation ont été contrôlés à plusieurs reprises et validés. Les participants ont également été unanimes dans l'appréciation de la réalisation intégrale des objectifs.

Les programmes sont ambitieux et considérés comme très «sportifs». Les sujets et exercices sont perçus comme d'importance et calqués sur la pratique. En cas de beau temps, toutefois, le programme peut inciter à oublier la charge d'ensemble incombant aux chefs de cours. Un «frein de charge» est envisagé à cet effet.

Au prix d'une somme de travail énorme, la Fédération a traité toutes les nouvelles prescriptions sous forme de programmes obligatoires pour toutes les disciplines importantes. Il s'agit en l'occurrence de la:

- formation de base de pilote de planeur
- formation des instructeurs de vol à voile
- formation dans l'acrobatie aérienne
- formation des pilotes remorqueurs
- formation en vol dans les nuages
- conception de l'examen de vol (Skilltest) pour pilotes de planeur et dans les nuages
- conception de l'examen de vol (Skilltest) pour instructeurs de vol
- conception du contrôle des compétences (Prof.-Check) pour pilotes PAX.

L'OFAC a fixé au mois d'avril 2015 le délai de mise en oeuvre de toutes les directives de l'EASA en matière de formation. De ce fait, ces programmes de formation sont obligatoires pour toutes les écoles d'aviation à partir de cette date.

Afin d'assister les écoles dans la mise en oeuvre, des cours de formation sont proposés à titre engageant de janvier à mars 2015 pour tous les directeurs d'écoles d'aviation (CFL). Les CFL des écoles doivent ensuite former et animer leurs instructeurs de vol dans la mise en oeuvre.

Le passage des écoles d'aviation actuelles (RF) dans les futures ATO selon l'EASA a été reporté à l'année 2018, l'EASA voulant prendre au sérieux la critique massive suscitée par le nouveau dispositif réglementaire au *niveau de l'aviation générale GA* et empoigner les modifications correspondantes.

Ainsi, divers membres du Comité et de la Fédération ont-ils élaboré ces deux dernières années, avec grande compétence et un investissement poussé en énergie et temps, les documents requis pour tous les secteurs de la formation. Des propositions praticables de mise en oeuvre des nouvelles normes ont aussi été présentées aux responsables des pouvoirs publics.

On peut considérer comme une aubaine particulière le fait que la Fédération ait pu s'appuyer sur deux pédagogues particulièrement compétents et chevronnés à la retraite. En sus des autres collègues méritants et prompts à aider, nous pouvons remercier Mic Blumer et Peter Bregg pour leur immense apport de compétence, d'expérience et d'implication dans ce domaine!

### **Examens théoriques et pédagogiques d'instructeur de vol, fin janvier 2014 à Berne**

Tous les six participants à l'examen théorique et pédagogique d'instructeur de vol ayant réussi, ils ont été invités au cours «Teaching and Learning» à Berne. Comme cela a été démontré, le nombre faible de candidats pour l'année de formation 2014 est un phénomène exceptionnel.

### **Cours «Teaching and Learning», début mars 2014 à Berne**

Du 6 au 9 mars 2014, six participants ont assisté au cours méthodico-didactique d'instructeur de vol, assuré dans la base fédérale sur l'aérodrome de Berne.

Le cours de quatre jours reconçu porte sur de nombreux contenus éprouvés et courants; l'enseignement et l'apprentissage n'ont pas été réinventés à Bruxelles. D'un autre côté, des contenus entièrement nouveaux ont été introduits dans les domaines:

- *Administration de la formation*
- *Contrôle de formation*
- *Human Factors*
- *Threat and Error Management.*

Quelques anciens postulats ont aussi été mis en oeuvre à cette occasion:

- *exercices spécifiques dans la fixation des objectifs pédagogiques et discussion de vol*
- *conscience de la situation pour la formation d'intervention en cours pratique*
- *formation de jeunes élèves*
- *formation de base, programme de l'AESA*

La forme dense du cours a fréquemment été considérée jusqu'ici comme une charge par les participants. Le cours de quatre jours permet désormais davantage de pauses et une heure normale de fin de journée.

Une fois de plus, les chefs de cours prennent note avec grande satisfaction du niveau intellectuel général élevé, de l'expérience de vie et de la forte motivation des participants.

## **Cours pratique d'instructeur de vol en juin 2014 à Amlikon**

Le cours a été donné à Amlikon avec six participants invités, en trois classes sous l'introduction d'un nouvel expert. Le temps a été bon durant les deux semaines de cours et a permis une séquence progressive des différentes phases de formation.

Les nouveaux éléments tels qu'*enseignement aux cas d'urgence et au parachute*, en théorie et sur aéro-nef dans le hangar, de même que *l'entraînement aux atterrissages en campagne* avec l'élève sur un aé-rodrome inconnu ont été bien accueillis par les participants. L'avancement de l'exercice au vol de distance avec les élèves, comme prestation préalable au cours, a fait ses preuves et a été accompli par tous les participants.

Les expériences tirées du dernier cours ont été mises en oeuvre quant au fond. Les modifications appor-tées au programme de cours ont fait leurs preuves. Le cours est considéré selon la formulation des par-ticipants comme «*gouleyant à sexy*»! Il y a risque qu'en cas de beau temps avec ascendance, de nom-breux exercices soient répétés à volonté et que les chefs de cours parviennent à leurs limites de charge personnelle. Ce point devra mieux être pris en compte à l'avenir dans la planification de la journée.

Il n'est pas étonnant qu'un nouveau record en vols et heures de vol selon le programme ait été enregistré dans de telles conditions (moyenne: 33 vols, 9:10'). Une telle chose n'aurait pas été possible sans le bon soutien des hôtes et notamment les prestations de la cuisinière du cours.

Le cours a été achevé avec succès par tous les candidats, par le skill test de l'EASA avec un expert externe.

## **Processus d'inscription et d'examen pour les candidats de 2015**

La formation des instructeurs de vol pour 2015 a été notifiée sur Internet et par courriers adressés aux groupes de vol à voile, avec clôture des inscriptions fixée à fin août. *Quinze* candidatures sont entrées à temps, légèrement en dessus de la moyenne des dernières années.

## **Examen d'admission aéronautique pour 2015, début septembre 2014 à Buochs**

Lors de trois jours de vol, les examens de vol ont pu être réalisés avec de courtes interruptions dues au temps, avec l'aimable soutien du groupe de vol local. En tenant compte des résultats d'examen et par la suite d'événements externes, les 12 participants aux examens seront invités pour la fin janvier 2015 à l'examen théorico-pédagogique.

## **Cours de perfectionnement (CP) pour instructeurs de vol à voile**

Des deux cours de répétition (CP pour instructeurs de vol) d'une semaine proposés, l'un a pu être assuré avec succès et une bonne fréquentation à Yverdon. Sur le lieu de cours d'Yverdon, les chefs de cours ont pu compter sur le soutien entier et cordial des hôtes.

Aucun cours de répétition (CR pour chef des vols) ne sera proposé en 2015. Toutes les ressources ont été regroupées pour la création et la préparation d'un nouveau cours d'instructeur de vol TMG. On peut déjà annoncer que les deux cours peuvent être organisés en fonction du nombre de participants. Les cours ont été publiés sur le web et dans les écoles d'aviation.

## **Soutien par l'OFAC**

Comme lors des années précédentes, la collaboration avec l'OFAC a été éminemment réjouissante et fructueuse en 2014 dans les domaines de la formation et de la sécurité. Nous soulignerons ici le travail

constructif et orienté solution effectué en commun. La charge imposée à nos partenaires directs en fonction par les processus de mise en oeuvre EASA était perceptiblement élevée à l'occasion. La coopération en faveur d'alternatives à court terme a toutefois été flexible et basée sur la confiance.

D'autre part, nous désirons mentionner l'appui direct assuré par la formation comme par le perfectionnement des instructeurs de vol. Ainsi seulement ces cours peuvent-ils être proposés à des coûts si modérés pour les participants, ce qui revêt une signification particulière pour le vol à voile, en tant que discipline non commerciale. Qu'il nous soit ici permis d'exprimer toute notre gratitude pour cette forme efficace de collaboration et de soutien.

### **Flight Safety [Bieri]**

En janvier, nous avons commencé avec le Safety Workshop, qui a vu en 2014, outre la rétrospective sur les événements touchant à la sécurité de la saison passée, le traitement des thèmes clés Organisation d'alarme et Expériences avec trackers SPOT. Un rapport d'expérience sur une collision nous a donné un aperçu d'une situation que nous n'aimerions jamais vivre nous-mêmes. Hans Rahmen nous a enfin présenté la Fondation Mayday en mesure de nous assister dans les cas d'urgence aéronautique les plus divers. Tous les documents de cet atelier sont disponibles sur le site web de la FSVV.

Un accident mortel d'un Suisse s'est produit l'an dernier en France. Deux collisions évitées de justesse nous ont démontré que nous devons rester balle au pied dans ce domaine malgré FLARM. En janvier, un accident lors d'un décollage au treuil sera traité lors du Safety Workshop.

Nous avons eu notre rencontre annuelle avec le SESA en novembre. Outre la discussion sur les accidents et incidents actuels, nous profitons régulièrement de cette occasion pour échanger nos points de vue, à savoir où et comment la sécurité peut être améliorée. La collaboration avec le service d'enquête suisse sur les accidents est excellente.

En Suisse, nous volons dans une région exigeante (les Alpes), toujours plus fréquemment aussi dans des conditions difficiles (un nombre croissant de pilotes volent en temps de foehn). Peut-on en déduire de manière générale que le risque en vol augmente? Je suis d'avis que tout dépend plutôt de la manière dont chacun se prépare à ses vols. La conscience du fait qu'un vol en temps de foehn pose des exigences extrêmes et ainsi l'attitude mentale correcte détermine pour une bonne partie combien de risque est contracté. Mais ceci s'applique de manière générale à tous les vols! Si nous pouvons déjà communiquer aux élèves-pilotes, tout au début de leur formation, comment ils peuvent se préparer de manière optimale au prochain vol, alors nous aurons accompli un grand pas dans la bonne direction. Dans ce sens, je souhaite à tous suffisamment de temps pour préparer mentalement la saison 2015 et chaque vol, suffisamment de temps pour effectuer de nombreux vols (il s'agit aussi d'un aspect de sécurité) en en définitive assez de temps pour passer les vols en revue (dans notre jargon: le débriefing).

### **Entretien des aéronefs [Bärfuss]**

La journée des Examineurs de l'OFAC à fin 2013 s'est terminée avec la promesse que les FOCA ARS (Examineurs externes) informeraient sur l'organisation et l'exécution des futurs examens d'état. Lors d'une brève rencontre en mars 2014, le nouveau système nous a été présenté dans ce sens par les FOCA ARS. Dans le futur, tous les examens d'état seront effectués par des inspecteurs de l'OFAC. La collaboration des FOCA ARS avec l'OFAC se terminera par conséquent à fin 2014 et les contrats seront résiliés. Dès 2015, les détenteurs d'aéronefs seront avisés de nouveau 90 jours à l'avance afin de convenir d'une date avec l'inspecteur OFAC compétent. Si le détenteur d'aéronef a toutefois conclu un



contrat avec un CAMO, il doit communiquer à l'OFAC que les contrôles de maintien de la navigabilité ont lieu par le CAMO.

En décembre 2014, l'EASA a retiré la Decision 2013-25R (prolongations TBO). Du fait de TM en partie contradictoires dans les communications techniques de l'OFAC et un accident de vol très malencontreux, la nouvelle TM 02.020-35 a été élaborée sur le traitement de prolongations TBO. Elle a été publiée en janvier 2014. Que des heures de service recommandées soient déclarées obligatoires a donné lieu à moult discussions. Lors d'une manifestation de plus grande envergure en janvier et un atelier en mai dans un plus petit cercle, la possibilité de soumettre des propositions de prolongations TBO et d'intégrer ces autorisations dans un programme individuel d'entretien (PIE) a été expliquée aux personnes concernées (détenteurs d'aéronefs, fédérations de discipline).

Durant la saison de vol, très peu se sont préoccupés de tels programmes individuels d'entretien. Dès octobre, une solution s'est alors précisée suite à de nombreuses demandes et des séances avec l'OFAC sur l'aspect d'un modèle de programme individuel d'entretien (PIE).

Que l'introduction de la Part M promise depuis longtemps simplifiera les PIE reste écrit dans les étoiles.

### Espace aérien [Lüthi, Romer]

Nous, Markus Romer et Roland Lüthi, avons pu prendre en charge le Bureau de l'espace aérien des mains de Kurt Oswald. En tant que pilotes de planeur de loisir, il était pour nous clair dès le début que nous devrions nous partager les futures tâches. Avec les nouveaux projets entrants, une répartition judicieuse du traitement des projets selon leur impact géographique ainsi que notre «domicile aéronautique» en a résulté. Cette répartition nous a permis de traiter les affaires dans une certaine mesure de manière efficiente.

- NAMAC: au début, traitement en commun, plus tard à titre accru par Roland
- GNSS Berne: traitement par Roland
- TMA ZRH (Re-Design): traitement par Markus (avantage de par son lieu de travail à Dübendorf)
- TMA ZRH (décongestionnement de l'espace aérien): traitement par Markus
- IFR dans l'espace aérien Golf: traitement par Roland
- AIC 007: traitement en commun, conformément à la répartition

Dans tous ces projets, nous avons encore et toujours pu compter sur l'aide et le conseil de Kurt Oswald. De cordiaux remerciements vont ici à Kurt, sans lequel nous n'aurions jamais réussi à maîtriser ce volume de travail.

Le Bureau de l'espace aérien a une adresse e-mail propre depuis fin avril: [buero.luftraum@sfvs-sfvv.ch](mailto:buero.luftraum@sfvs-sfvv.ch). Elle est fébrilement utilisée et nous permet également des échanges avec nos partenaires dans le domaine de l'espace aérien.

L'année 2014 a été marquée par les trois grands sujets suivants:

- Espace aérien de Zurich
- Espace aérien de Berne
- IFR dans l'espace aérien Golf

Concernant l'espace aérien de Zurich, il convenait d'une part d'accomplir le mandat de projet à long terme de l'aéroport de Zurich, de remanier fondamentalement la TMA Zurich, et d'autre part, afin de satisfaire au besoin de skyguide, d'induire avec effet immédiat un décongestionnement de l'espace aérien.

Le projet Re-Design TMA ZRH a été traité par un groupe de designers lors de quelque 5 ateliers. Des réunions de coordination ont eu lieu entre deux dans un cadre plus large.

Etat actuel: rapport final à l'intention du mandant en suspens. Nous avons la possibilité de citer ou de retenir les dernières différences (concernant avant tout Winterthour et notamment Amlikon) dans ce rapport. L'objectif de réaliser une «simplification de la TMA ZRH» a été définitivement manqué. L'issue n'est pas claire, il reste à savoir si le projet actuel ou l'ensemble du projet en fin de compte doit être poursuivi. Une mise en oeuvre de plans possibles viendrait en considération au plus tôt en 2016, après la procédure ordinaire d'approbation dans le courant de 2015.

Concernant le décongestionnement de l'espace aérien TMA ZRH, il s'agissait pour skyguide d'inviter tous les groupes de vol à voile concernés (de même que les PARA) à plusieurs rencontres «Convention entre les groupes de vol à voile et skyguide». Les arrangements de la Letter of Agreements (LOA), concernant initialement avant tout les opérations, ont été débattus à cette occasion. Au départ, ces réunions avaient plutôt un goût de «fait accompli». Une meilleure entente s'est ensuite développée au fil des concertations, aboutissant en fin de compte à l'élaboration de solutions de consensus praticables.

L'état actuel des différentes situations est retenu ci-après, telles que traitées ensuite en 2015:

Schaffhouse:

- 4 séances
- Adaptations bilatérales de même que dans les conditions d'utilisation (entre autres les hauteurs) («temporaire» pour 2015, version définitive dès 2016)
- La situation sera examinée en 2015 à titre d'exploitation pilote

Winterthour:

- 2 séances
- Adaptation dans les conditions d'utilisation Winterthour OST, LS-T74 1700 vs. 2000
- Il est possible de s'accommoder de cette situation pour 2015
- Les négociations se poursuivront dès mars 2015 pour 2016

Hausen:

- 2 séances
- Adaptation dans les conditions d'utilisation Albis, LS-T77: 2300 (2000)
- Il est possible de s'accommoder de cette situation.

L'AIC 001/2014 B a été publié en février pour l'espace aérien de Berne. Il a été question d'ententes avec les fédérations, bien que celles-ci n'aient eu lieu de manière prouvée qu'après la publication de la circulaire. Lors de plusieurs tables rondes, nous avons plus tard pu apporter notre contribution et formuler des propositions. Y faisant suite, la même adaptation a encore été publiée dans l'AIC 007/2014 B et les entretiens ont alors été rompus de la part de la direction de l'aérodrome. Un recours a été fait en commun avec l'Aéro-Club, la Fédération de vol libre et les groupes de vol à voile concernés. Résultat des courses: une mise en oeuvre de l'AIC 007/2014 B dans l'espace aérien de Berne n'aura pas lieu en 2015.

Le Safety Assessment pour IFR dans l'espace aérien Golf a été un domaine thématique accaparant un jour. Il s'agit ici avant tout d'élaborer un concept d'exploitation indiquant dans quelles conditions des IFR peuvent s'appliquer à l'espace aérien (non contrôlé) Golf. La définition de conditions sur le déroulement du passage de l'espace aérien contrôlé à celui non contrôlé a réservé des difficultés particulières. Cette définition n'a pas encore pu être trouvée.

Des 6 modifications publiées initialement pour 2015, une seule sera appliquée. Il s'agit de l'adaptation du corridor de vol à basse altitude dans la zone du Gothard. Les LS-R34 et 44 seront remplacées par quatre nouvelles LS-R, probablement LS-R34 a/b et LS-R44 a/b, ayant des limites inférieures plus basses.

Il est bon de savoir pour les pilotes de distance que tous les espaces aériens F ont été supprimés en Allemagne et remplacés par des Radio Mandatory Zones (RMZ). Celui qui reste à haute altitude n'est pas concerné. Lors d'atterrissages en campagne, il s'agirait toutefois de se pencher avant le début de la saison encore sur les particularités de ce type d'espace aérien. AIC VFR 01/14 de la Deutsche Flugsicherung indique le comportement attendu dans une RMZ.

## **Environnement [Blumer]**

Rien de spécial également n'a été effectué dans ce domaine l'année passée, mais nous sommes conscients de la sensibilité avec laquelle nos activités sont perçues par la population. Pour bien des aérodromes, le bruit des avions-remorqueurs ou des planeurs à décollage autonome reste un sujet brûlant.

Le Ressort «Environnement» n'a pas été oublié, mais le traitement chronophage de l'ensemble du dossier «International» a empêché une prise en compte approfondie des questions environnementales. Des mesures proactives n'ont un sens que si elles sont prises à titre transdisciplinaire par l'AéCS.

## **Bureau SPORT**

### **Adaptation des règlements sportifs [Inäbnit]**

A l'exception du CNVV et du règlement du Grand Prix de Championnat régional, il est prévu d'actualiser une nouvelle fois tous les règlements cet hiver. Il n'en résultera pas de grandes modifications de principe, mais certains articles datant quelque peu doivent être adaptés au goût du jour.

Les règlements seront publiés en temps utile en début de saison!

### **Equipe nationale Juniors et cadre d'encouragement 2014 [Schönmann]**

En mon propre nom

Depuis cette année, je peux compter sur le soutien de Beat Straub. Il s'occupe des jeunes pilotes dans le domaine aéronautique, technique et stratégique. Il s'agit d'un énorme allègement en ce qui me concerne et les jeunes pilotes peuvent désormais profiter encore plus largement de son enseignement. Accompagner ces jeunes sur une partie de leur parcours aéronautique, les soutenir et observer comment ils évoluent, nous procure une immense joie – sur le plan mental et aéronautique.

Tous tant qu'ils sont, ils font preuve d'un haut degré de compétence personnelle et sociale. Il est très réjouissant de voir comment ils se confrontent à leurs capacités, identifient leurs forces et leurs potentiels de développement, et travaillent à les faire progresser. Ce faisant, ils se soutiennent mutuellement.

### **Briefing d'ouverture du 26.01.2013**

Nous avons été invités par un Junior à tenir notre briefing d'ouverture, d'une journée complète, sur l'aérodrome d'Altenrhein. Il s'est soucié de nous assurer un local attrayant comme de notre bien-être physique. Tous ont été invités au repas du soir. Lors de ce briefing, Beat Straub s'est brillamment lancé en tant que coach technique. Les sujets traités étaient, comme chaque année: esprit d'équipe et communication, remplir ses obligations et assumer ses responsabilités, définir le programme annuel et fixer des objectifs personnels comme pour l'équipe. L'exposé de Thomas Frey sur le vol en équipe a constitué une partie importante de ce briefing. Comme nous le verrons plus tard, il a trouvé une oreille

attentive auprès de quelques Juniors. Durant la saison de compétition passée, ils ont pu enregistrer de nombreux succès grâce au vol en équipe.

### **Weekend à ski des 21 et 22/03/2014**

Pour développer l'esprit d'équipe, deux Juniors ont organisé un week-end à ski sur le Stoos, dont de nombreux autres Juniors ont profité.

### **Débriefing à Olten, le 08.11.2014**

L'ensemble des cadres Elite et Junior s'est rencontré à Olten pour tirer une rétrospective de la saison passée et planifier la saison à venir. Outre de nombreux exposés intéressants, les Juniors ont trouvé suffisamment de temps pour se pencher sur les résultats réalisés et en fin de compte pour prendre congé de sept membres (tous ayant atteint la limite d'âge de 25 ans) faisant partie de l'Equipe nationale Juniors.

### **Conférence du vol à voile à Granges, le 22.11.2014**

La plupart des Juniors se sont déplacés à Granges pour suivre des exposés, entendre parler de nouveautés dans l'activité de la Fédération, réceptionner des médailles ou simplement faire des échanges d'expériences. Dans la partie principale de la manifestation, ils ont décrit au public leurs différentes activités de manière très professionnelle. Ils ont de plus géré à côté de nombreux autres exposants un stand de publicité pour le Club des 100 et ont ainsi réussi à acquérir plus de 20 nouveaux membres.

### **Commission sportive [Frey]**

Durant cette année, aucun résultat remarquable n'a malheureusement été réalisé lors de concours internationaux. Sur la base des résultats obtenus, le nombre de Swiss Olympic Cards est resté à peu près le même.

### **Vol à voile sportif (12 modules)**

La plate-forme d'information à 12 modules a fait ses preuves et sera donc plus intensivement utilisée par les membres pour trouver des informations spécifiques au sport.

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

### **Classement de Swiss Olympic**

La Fédération suisse de vol à voile était classée au niveau 5 jusqu'à la fin de l'année sous revue. Ce classement a été confirmé une nouvelle fois jusqu'à fin 2016. On ne sait pas encore dans quelle mesure les contributions résultant de ce classement subiront une modification.

Un concept promotionnel simplifié a été établi et remis en temps utile. Ce document a été contrôlé. Il doit encore être complété sur demande de SO.

## Performances sportives [Inäbnit, Schönmann, Koch]

### Diplôme FAI des 1'000 km

En 2014, un pilote suisse s'est adjugé le diplôme FAI des 1'000 km:

- Ernst Hutter (GVV Fribourg) le 22.05.2014, 1'008 km, FAI n° 630

### Championnat suisse de vol à voile Élite 2014

Les Championnats suisses de vol à voile Elite 2014 se sont déroulés à **Montricher** dans des conditions météo en partie difficiles. Toutefois 5 cotations ont pu être assurées dans les 3 classes.

40 participants ont concouru dans 3 classes. Les pilotes suivants sont été couronnés champions suisses:

- |  |                               |
|--|-------------------------------|
| - classe 15 mètres mixte (17 participants) | Richard Hächler, GVV Lenzburg |
| - classe 18 mètres mixte (15 participants) | Marcel Dünner, GVV Cumulus    |
| - classe Ouverte (8 participants)          | Markus Gäumann, GVV Soleure   |

5 Juniors ont participé au Championnat suisse de l'Élite. Nos Juniors ont montré qu'ils peuvent parfaitement faire jeu égal avec l'Élite. Mario Straub a conquis le titre de vice-champion suisse dans la classe Standard, Roger Frei a pris la 3<sup>ème</sup> place du podium. Maxime Petitpierre était sur la bonne voie jusqu'à l'avant-dernier vol. Lors d'un atterrissage en campagne, il a endommagé sa machine et n'a plus pu mettre le dernier jour en valeur, cet incident le rejetant au 13<sup>ème</sup> rang.

### Championnats suisses Juniors, Birrfeld

Comme les CSJ étaient tombés à l'eau et dans la neige à Birrfeld en 2013, ils ont eu lieu une nouvelle fois cette année. 14 participants se sont annoncés et ont croisé les armes. Les missions étaient passablement exigeantes. Un vol en Alsace était même inscrit au programme – un trajet que les Juniors n'avaient jamais volé. Le trio vainqueur: 1<sup>er</sup> Roger Frei, 2<sup>e</sup> Mike Hürlimann, 3<sup>e</sup> Mario Straub.

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

Cette année également, la cotation du Concours national de vol à voile via le portail de l'OLC a parfaitement bien fonctionné. Au total, 3639 vols (5 de plus qu'en 2013!) ont été annoncés, un chiffre respectable.

Attention, dans l'OLC, le modèle «sphérique» FAI est noté. Différents autres programmes utilisent le modèle ellipsoïde. Il en résulte des écarts. Chaque pilote de compétition sait que lors de concours, les trajets notifiés (évaluation par «See You») présentent très souvent des différences envers le propre Logger de 100 à 300m. Je vous prie de notifier les trajets en conséquence avec précision, afin que le triangle FAI ne soit précisément pas noté avec 27,998% lors de l'OLC, bien que 28,002% aient été notifiés en See You! Ceci vaut également pour le rayon de 500 m (lors du CNVV, il faut voler dans un rayon de 500 m!). Un contournement du cylindre est valable pour la FAI, mais pas lors du CNVV.

C'est pourquoi quelques vols n'ont été notés que comme des vols h lors du CNVV. Le vol notifié doit également être annoncé correctement (un vol notifié via 3 points de virage n'est pas le même qu'un triangle FAI avec départ sur le côté). Veuillez lire préalablement les règlements correspondants.

Le «Concours national de vol à voile», du 1<sup>er</sup> octobre 2013 au 30 septembre 2014, a été remporté par:

- |                                |                                    |
|--------------------------------|------------------------------------|
| • Juniors (60)                 | Mike Hürlimann, GVV Lägern         |
| • classe Club (148)            | Peter Stehrenberger, GVV Bad Ragaz |
| • classe Standard (148)        | René Schneebeli, GVV Knonaueramt   |
| • classe 15 m (209)            | Jörg Huber, GVV Knonaueramt        |
| • classe 18 m (278)            | Rainer Cronjäger, GVV Knonaueramt  |
| • classe Ouverte (120)         | Rainer Cronjäger, GVV Knonaueramt  |
| • Concours de groupes (40 GVV) | GVV Knonaueramt                    |

## Championnats régionaux

En 2014, les Championnats régionaux de Birrfeld et de Buttwil ont de nouveau été gratifiés d'une météo clémente. Il a été possible de voler presque tous les jours, sauf à Buttwil où 1 jour sur 5 possibles a dû être neutralisé. Des cotations représentatives ont ainsi été réalisées. Comme d'habitude, des cotations ont eu lieu à Birrfeld dans différentes classes et l'effectif des participants de plus de 40 pilotes, était important et bien pourvu.

A Buttwil, les participants ont été regroupés en une classe, mais ici également, il en a résulté un bon mélange de pilotes de compétition très chevronnés et de débutants.

## Championnats du monde de l'Elite

Quelques pilotes seulement se sont inscrits aux Championnats du monde cette année. Nous n'avons pas été représentés en Finlande (Club, Standard, Biplace)! En Pologne, Dani Rossier et Maxime Petitpierre ont volé dans la classe Ouverte et Fredi Zulliger dans la classe 18 m. Lors de courts vols durant les meilleures heures de la journée, il était particulièrement important de voler en équipe et de recevoir un maximum d'informations sur l'évolution de la météo sur le trajet. Du fait du faible nombre de participants venus de Suisse, nous avons accusé des désavantages considérables dans ce sens.

L'équipe a été coachée par Hildi Schönmann.

## Équipe nationale

Quelques membres de l'équipe nationale ont participé comme par le passé aux concours énumérés plus bas. Dans le cadre du débriefing de novembre 2014, les planifications en vue du Championnat d'Europe 2015 ont commencé et les premières réflexions sur une participation aux Championnats du monde 2017 en Australie ont été cogitées. Différentes idées ont de plus été discutées, devant créer de meilleures conditions de participation réussie à des championnats internationaux.

## Épreuves internationales

Les pilotes ont pris part aux compétitions internationales suivantes en 2014:

- Alpe-Adria Cup
- Rieti, CIM et CITTA
- Klippeneck
- Pribina Cup

- St. Johann
- Hockenheim
- Hahnweide

(Les résultats respectifs peuvent être consultés sur [www.soaringspot.com](http://www.soaringspot.com))

La participation à ces concours est un élément important dans le cadre des mesures d'entraînement, puisque de remarquables possibilités se proposent pour acquérir de l'expérience compétitive au niveau international.

6 pilotes ont pris le départ à Rieti dans le cadre de la CIM. Le concours a été utilisé par de nombreux pilotes en tant que préparation au CE en 2015. De même, Frigg Hauser a profité de la CITTA suivant directement la CIM comme préparation.

Comme d'habitude, une délégation plus importante a pris le départ au Klippeneck et à la Pribina Cup. 2 à 4 pilotes ont volé dans le cadre de l'Alpe-Adria Cup et à St. Johann. Il était inaccoutumé qu'un seul pilote se soit engagé au concours de la Hahnweide. Ceci va largement au compte du chevauchement avec le Championnats suisse.

## **Voltige [Küchler]**

### **Voltige – Championnat suisse**

Le Championnat suisse 2014 de vol à voile de virtuosité s'est tenu du 22 au samedi 24 mai 2014 sur l'aérodrome de Locarno-Magadino. Des cotations valides ont pu être obtenues cette année également dans les catégories Unlimited et Advanced. Cette année aussi, nous n'avons hélas trouvé aucun participant dans la catégorie Espoirs. Le titre de champion suisse est revenu à Jochen Reuter sur Swift S-1 en Unlimited, et à Manfred Echter sur MDM-1 Fox en Advanced.

### **Voltige – International**

Torun en Pologne, 200 km environ à l'ouest de Varsovie, a été le lieu de compétition des Championnats du monde de cette année en vol à voile de virtuosité. Manfred Echter, Martin Götz et Christoph Meier ont volé sur le SAGA-Fox dans la classe Advanced. Sur un effectif de 36 participants, Manfred a réalisé le très bon 10<sup>e</sup> rang au classement général. Martin s'est classé 20<sup>e</sup> et Christophe 25<sup>e</sup>.

### **Voltige – Cours de perfectionnement**

Le cours de perfectionnement (formation de base à la voltige) s'est tenu du 28 avril au 3 mai à Courtelary. La météo n'a malheureusement pas permis un seul vol de cours. Ce dernier a par conséquent été interrompu le mercredi 30 avril. Nos remerciements vont tout de même aux groupes à Courtelary (GVV Bienne et GVV Courtelary) pour leur disponibilité à organiser le CPVV.

En alternative, il a été proposé aux participants d'être de la partie en septembre aux journées de voltige de Thoun. Cette proposition n'a toutefois été honorée que par quelques participants. Nos remerciements vont aussi aux gens de Thoun d'être venus à la rescousse.