

Rapport annuel 2016 de la FSVV



Photo Marc Inäbnit

Le présent rapport annuel informe sur les plus importantes activités du Comité de la FSVV en 2016. Le Comité entend ainsi fournir une vue d'ensemble des multiples tâches et résultats réalisés dans les divers domaines. Des informations supplémentaires sont régulièrement publiées sur notre site web (www.segelfliegen.ch). Il est en particulier possible d'y consulter tous les procès-verbaux des séances du Comité.

Direction et aspects personnels [M. Inäbnit]

En 2016, le Comité s'est réuni lors de 6 séances, d'une AG, d'une conférence du vol à voile et d'un atelier de deux jours. Les différents ressorts ont tenu des réunions et discussions supplémentaires. En outre, des rencontres ont eu lieu avec les autorités et les organisations partenaires (OFAC, FA, SESE, skyguide).

Le changement de présidence est intervenu en début de l'année en revue. Mon intégration en tant que président a été très agréable et j'ai été reçu très chaleureusement au sein du Comité. Un merci sincère ici à mes collègues œuvrant dans le Comité. J'ai perçu comme très constructive la collaboration au sein du Comité, de même que l'assistance qui m'a été réservée par le Secrétariat central de l'AéCS. En dehors du Comité également, nous sommes assistés à titre bénévole par de nombreux vélivoles. Cette collaboration a certainement été extrêmement importante durant les dernières années de même qu'en 2016, maintes choses étant en préparation qui nous accapareront durant les temps à venir. Nous mentionnerons ici le redesign intégral envisagé actuellement de l'espace aérien en Suisse, de même que l'introduction ou le transfert des écoles de vol à voile selon les prescriptions de l'EASA.

Le nombre de procédures de consultations en 2016 a, semble-t-il, été au niveau élevé habituel et nous avons dû prendre position sur les questions les plus diverses. Une remise en temps utile n'aurait certainement pas toujours été réalisable sans le soutien du Secrétaire général et de ses collaborateurs. La question se posera ici également dans le futur de savoir quelles tâches peuvent être accomplies à titre bénévole ou lesquelles doivent l'être par le Secrétariat central.

Le Comité doit enregistrer un départ de son giron pour l'AG 2017:

- Matthias Koch – chef de l'ÉN Élite & du cadre d'encouragement Élite

Un sincère merci s'adresse ici à Matthias pour le travail accompli au cours des dernières années!

Initialement, la recherche d'un organisateur approprié pour la CVV s'est présentée comme très difficile, le GVV Zurich se déclarant heureusement disposé en dernière minute à organiser la Conférence. En dépit d'un délai très court et «athlétique», nous avons pu siéger en novembre dans la Volkshaus de Zürich. Un merci sincère ici à l'organisation remarquable et au choix du lieu.

Le cours de perfectionnement en Engadine fait ses preuves depuis des années déjà. Il est fortement apprécié et représente une possibilité importante de perfectionnement. Ce succès reflète l'engagement élevé de nombreux aides – merci!

Conversion des licences nationales en licences EASA

Le réajustement de l'OFAC concernant la conversion des licences nationales en licences EASA a été source de grandes irritations. Début 2015, l'OFAC a exigé qu'à partir de 2018, la licence de vol à voile ne soit encore valable qu'avec une licence RTF (d/f/e). En dépit d'autres entretiens, ce point n'a pas pu être défait jusqu'ici.

ATO → BTO → DTO (Declared Training Organisation)

La certification de toutes les écoles de vol à voile a été reportée en avril 2015 de trois ans à avril 2018.

L'EASA a élaboré une nouvelle ordonnance pour la certification des petites écoles (RF) et créé une organisation supplémentaire: ladite Declared Training Organisation «DTO».

Les RF actuelles peuvent ainsi être transférées de manière simple dans une Training Organisation EASA. Les préparatifs à ce sujet se déroulent actuellement entre l'OFAC, l'AéCS et la FSVV, avec comme objectif de tenir des cours correspondants pour la fin 2017 pour les chefs instructeurs de vol en vue de la transformation des écoles de vol, afin de permettre une introduction sans heurts et sans charges disproportionnées des écoles de vol en 2018.

Questions internationales

La collaboration avec l'EGU et l'IGC a aussi été couronnée de succès et nous avons pu nous impliquer lors de différentes rencontres sur place avec l'EGU et ses groupes de travail (OPS, FCL, EAG).

Communication [B. Muntwyler]

Ces années également, de nombreux articles intéressants ont été publiés dans l'AéroRevue ainsi que dans le Bulletin de vol à voile. Un grand merci va ici à Urs Brühlmeier en tant que rédacteur du Bulletin et à Lucretia Hitz qui consacre comme auteure de nombreuses heures à la cause du vol à voile.

Urs Brühlmeier a exprimé le désir de se remettre sa fonction de rédacteur du Bulletin pour fin 2017. Barbara Muntwyler reprendra ce poste. Des rencontres ont lieu couramment, permettant un changement volant au sein de l'équipe de rédacteurs.

Dans l'élaboration du site web, de grands retards ont malheureusement été enregistrés, notre créateur de sites web ayant été malade durant une certaine période de temps. Les travaux ont maintenant repris et devraient dans la mesure du possible être achevés selon un calendrier adapté. La collaboration sous forme de courtes réunions a été intensifiée pour éviter de nouveaux retards. La structure ainsi que les textes du site web ont déjà été remaniés et se trouvent en phase de révision. Un chaleureux merci à l'ensemble du lectorat et aux experts graphiques de leurs contributions.

Bureau Opérations

Formation [P. Schaeuble]

Résumé sommaire

En 2016, 4 nouveaux instructeurs de vol à voile et 12 instructeurs de vol TMG ont pu être formés.

Le cours de perfectionnement pour le vol alpin a pu être organisé avec un nombre maximal de participants et a reçu un feedback réjouissant de leur part.

Le cours de perfectionnement de voltige s'est déroulé à Hausen am Albis. Des conditions météo uniques ont permis un entraînement très intensif, aboutissant à la délivrance de licences à sept nouveaux pilotes de voltige selon la nouvelle réglementation EASA (incluant l'ancienne «haute-voltige»). Des pilotes, dont les intérêts reposaient plutôt sur l'entraînement à la sécurité, ont aussi été formés.

Le cours d'instructeur de vol TMG a eu lieu en 2016 en double «exemplaire» et 12 participants ont pu le conclure avec succès par un Proficiency Check.

L'équipe d'experts pour la formation d'instructeur de vol a pu être élargie avec succès par un membre de langue italienne. Dès 2017, nous sommes ainsi en mesure de proposer la formation d'instructeur de vol en trois langues nationales. La traduction des supports pédagogiques bat son plein.

Examens théoriques et pédagogiques d'instructeur de vol, fin janvier 2016 à Berne

Tous les six candidats suisses allemands ont bien réussi l'examen.

Cours «Teaching and Learning», début mars 2016 à Berne

Du 3 au 6 mars 2016, nous avons effectué un cours Teaching et Learning plutôt petit avec six participants. Le cadre modifié par la taille plus petite du cours a profité aux participants, même s'ils ont été nettement plus sollicités de la sorte.

Cours pratique d'instructeur de vol en juin 2016 à Amlikon

Peu de temps avant le début du cours, deux participants ont dû se désister pour des raisons de santé. Le petit nombre de participants ainsi que la météo historique lors du cours ont permis un suivi particulièrement intensif des candidats. Tous les quatre candidats ont été appelés à fournir le meilleur d'eux-mêmes avec un nombre record d'exercices et d'heures de vol. La planification quotidienne du cours s'est ainsi avérée très supportable. Tous les participants disposant d'une expérience de départ au treuil ont pu être amenés au niveau de qualification d'instructeur dans ce domaine. Le feedback des experts après les skilltests à la fin du cours a révélé un profil réjouissant de performances.

Cours d'instructeur de vol TMG en avril et septembre 2016 à Berne

Il est certes possible de devenir instructeur de vol TMG sans suivre ce cours, en faisant prévaloir le maintien des acquis (Grandfather Rights) ou en accomplissant le skilltest en vigueur. Toutefois, les exigences posées à une formation TMG se situent honnêtement plus près de la formation de vol à moteur, ce qui exige précisément une préparation correspondante pour affronter les tâches. Cette appréciation est partagée à l'unisson par les candidats au cours d'instructeur de vol TMG. Nous conseillons instamment ce cours à tous les instructeurs de vol à voile qui souhaitent devenir actifs dans

cette discipline de formation. Les deux cours ont fait l'objet de feedbacks très réjouissants du côté des participants.

Processus d'inscription et d'examen pour les candidats de l'année 2017

La formation des instructeurs de vol pour 2017 a été notifiée sur Internet et par courrier adressé aux groupes de vol à voile, avec clôture des inscriptions fixée à fin août. Dix candidatures valables sont arrivées en temps utile. Viennent s'y ajouter une inscription tardive et la réinsertion des deux candidats empêchés l'année précédente pour des raisons de santé.

Examen d'admission aéronautique pour 2017, début septembre 2016 à Buochs

Répartis sur deux jours d'examen, tous les candidats ont réussi le «pre-entry flight test», ceci avec l'aimable soutien du groupe de vol local et grâce à la collaboration souple de la tour de contrôle et le service de vol de Pilatus.

Nouvelle base de financement pour la formation des cadres dans le vol à voile (OFAF)

Le nouveau mode de financement de la formation des instructeurs de vol par la Confédération a laissé de profondes traces.

D'une part, le degré de financement auparavant d'environ 90% a plongé à 50% seulement. Cela grève douloureusement la caisse de la fédération dans ses efforts de ne pas accabler encore plus que par le passé les groupes de vol et les écoles. D'autre part, la direction de l'école et le trésorier sont contraints de maîtriser une charge de travail administratif augmentant fortement. Les participants sont aussi confrontés à des demandes exigeantes aux organes du financement de la formation de l'OFAC.

Soutien par l'OFAC

Comme lors des années précédentes, la collaboration avec l'OFAC a été éminemment réjouissante et fructueuse en 2016 dans les domaines de la formation et de la sécurité avec la section Sécurité de l'activité aérienne, notamment avec l'inspecteur de vol à voile.

Flight Safety [R. Bieri]

L'année 2016 a commencé traditionnellement en janvier avec l'atelier Safety à Berne. Le thème principal était cette fois-ci le maniement toujours plus exigeant de l'avionique: comment échapper aux distractions qu'elle induit et utiliser nos instruments et ordinateurs en tant que moyens auxiliaires? Les conseils élaborés se trouvent dans le domaine Safety sur le site web de la FSVV. Sur le plan météorologique, 2016 a commencé par un temps très humide, alors qu'en été les bons jours de vol ont été réservés à ceux qui pouvaient exploiter de courtes accalmies météo. Malheureusement trop d'accidents sont à nouveau survenus. Des accidents au décollage, des collisions avec le terrain en vol, des décrochages et différents accidents à l'atterrissage se sont produits. Les accidents sont survenus tant lors de vols de longue durée que lors de circuits d'aérodrome. Voler reste difficile dans chaque phase – la conscience de la situation et la concentration s'imposent. Peut-être une particularité: tous les accidents vont au compte d'un contact involontaire avec le sol ou à des collisions avec le terrain. Erreurs d'appréciation, distraction, problèmes de concentration...?

FLARM évolue. Avec la propagation croissante des PowerFLARM, nous pouvons identifier toujours plus d'aéronefs motorisés. Des essais ont été effectués l'an dernier sur des terrains pour modèles réduits avec des stations au sol FLARM. L'objectif est d'avertir les aéromodélistes de l'approche

d'avions habités, de même que les pilotes de la présence de modèles réduits dans les airs. Le même système est également utilisé sur quelques aérodromes avec des activités de parachutisme (p.ex. Triengen) pour avertir les pilotes en approche lorsqu'ils survolent une zone de largage active. Cette technique doit encore être affinée, puisque de nombreux anciens FLARM ne distinguent pas lors de l'avertissement entre un obstacle, un terrain de modèles réduits ou une zone de largage. Rien ne change pour nous pilotes de planeur: nous sommes avertis et regardons au plus tard, espérons-le, à l'extérieur!

Une étude du SESE consacrée au sujet Search and Rescue en Suisse a révélé que trop de temps se perdait lors de nombreux accidents jusqu'à ce que l'on retrouve le pilote accidenté. Elle montre les options à notre disposition pour minimiser cette perte de temps. Quelques mots-clés à ce sujet: ELT, tracker (p.ex. SPOT), communiquer ses intentions de vol (informer les proches et les amis, éventuellement déposer un plan de vol). Vous trouvez des détails à ce sujet sous www.segelfliegen.ch > Safety > Workshop 2017.

Je souhaite à tous une saison réussie et sans accident!

Maintenance aéronautique [H. Bärffuss]

Les contrôles pour aéronefs de l'Annexe I se sont entre-temps bien établis au travers de diverses CAMO en Suisse et à l'étranger. La question de savoir si les aéronefs de l'Annexe II peuvent aussi être contrôlés par une CAMO a été régulièrement posée. Pour le moment, l'autorité nationale est compétente dans ce domaine et il en restera ainsi pour le moment. La Part ML pourrait dans un futur proche (2019?) éventuellement proposer une solution.

En Suisse allemande, 5 cours ont été organisés jusqu'ici comme préparation à l'examen pour l'obtention de la licence M. À titre de rappel à tous les porteurs de licences M: n'oubliez pas de renouveler votre licence à temps. L'OFAC a informé sur l'introduction des licences L dès 2018. Les dernières licences nationales M ne seront ainsi encore établies qu'en 2017. Gaby Rossier organise maintenant un cours en Suisse romande avec le concours de la FSVV. Ce cours aura lieu en février 2017. On ne sait pas encore comment la conversion des licences nationales M en licences L EASA sera réalisée.

Espace aérien [R. Lüthi, M. Romer]

Il était avant tout question en 2016 de suivre l'état des projets en cours. Cela vaut principalement pour les espaces aériens de Zurich, Berne et Granges. L'approche GNSS prévue pour Samedan est venue s'ajouter. Sa faisabilité a été examinée sous la direction de l'OFAC avec une implication largement étayée des parties prenantes sous forme d'un Safety Assessment s'étalant sur 2 jours.

Allègement de l'espace aérien de Zurich – Redesign TMA Zurich

Depuis la dernière réunion de l'instance élargie, ces deux sujets sont définitivement couplés. La conclusion du projet avec le rapport final rédigé par skyguide a toutefois été très malheureuse. Toute la question nous occupera à nouveau en 2017, en reprenant tout dès le début. Le redesign doit passer en procédure de consultation en septembre 2017 et être mis en œuvre en mars 2018.

GNSS Granges

La FSVV a été représentée par Kurt Uebersax dans les projets grangeois. Au printemps 2017, des essais avec approches IFR sans ATC y seront effectués.

Questions internationales

La rencontre de l'European Airspace Group (EAG) initiée par l'EGU s'est déroulée à Berlin à la fin novembre. Les drones ont été identifiés ici en tant que sujet à prendre au sérieux, thème qui est présenté en conséquence pour traitement par le président de l'EAG au niveau EASA suprême.

Modifications décidées pour 2017

LS-R pour voile à voile: les LS-R pour vol à voile dans les Alpes (LS-R/A) ne sont disponibles que jusqu'à FL 130 seulement en période MIL ON. Une activation de certaines zones à FL 150 en MIL ON, p.ex. durant les camps alpins de vol à voile, ne sera plus possible. En contrepartie, MIL OFF s'appliquera pour la plupart des jours fériés. Une liste ad hoc est publiée dans le Guide VFR. En 2017, les zones seront activées dès le 2 mars selon la carte 2016, et dès le 30 mars les zones de la carte 2017.

Nous remercions ici cordialement Kurt Oswald pour son grand soutien durant ces 12 mois derniers.

Ressort SPORT [T. Frey, C. Meier, M. Koch, H. Schönmann, B. Straub]

Adaptation des règlements sportifs

Le Championnat suisse à Schänis s'est déroulé pour la première fois selon les nouveaux règlements sportifs. Les feedbacks des pilotes étaient nuancés. Le mode sera maintenu ces prochaines années pour voir si le nombre de participants peut être augmenté de la sorte.

Équipe nationale Juniors et cadre d'encouragement 2016

Briefing d'ouverture

La saison écoulée a été ponctuée de nombreuses activités. Fin janvier déjà, le cadre nouvellement constitué s'est rencontré pour le briefing d'ouverture. Outre l'organisation de différentes activités, l'élaboration des objectifs saisonniers et de conventions dans le domaine des présentations médiatiques, les jeunes pilotes ont pu apprendre maintes choses sur un entraînement judicieux en discussion avec Stefan Zlot.

Weekend de ski

L'équipe a d'abord dû trouver ses marques du fait de changements importants de membres intervenus dans le cadre. C'est ce qui a été avant tout fait lors du weekend de ski organisé fin février.

Compétitions

Nos juniors ont participé en 2016 à 10 concours nationaux et internationaux différents et se sont distingués par de nombreux podiums. Des détails suivent plus bas.

Débriefing

Une grande partie de l'équipe Juniors était présente lors du débriefing à Olten. Les jeunes pilotes ont activement participé aux discussions de l'Élite et prouvé que l'on pouvait compter sur eux. Le débriefing interne a été dominé par 2 sujets: nomination pour le CMJ 2017 en Lituanie et «voler en toute sécurité» dans la compétition.

Conférence du vol à voile

Presque tous les Juniors ont également participé à la Conférence de vol à voile. Durant la journée, ils ont tenu un stand pour se présenter auprès des participants et prospecter des membres pour le Club des Cent.

Commission sportive

Durant l'année courante, le vol à voile a été nouvellement admis dans la classe 4 chez Swiss Olympic. Lors de la discussion des fédérations qui s'est tenue en décembre dernier, des subventions fixes ont été promises pour la prochaine période. Elles peuvent désormais être obtenues au prix de charges plus faibles pour nous. Sur la base des résultats obtenus, le nombre de Swiss Olympic Cards est resté à peu près le même.

Comme successeur d'Emil Blumer, Thomas Frey a été nommé en tant que représentant de la FSVV dans le Conseil de la Fondation Peter Jeger. Conformément au but de la Fondation, deux Juniors véli-voles ont pu être soutenus généreusement sur le plan financier cette année aussi.

Nos visions

Pour rendre le vol à voile sportif plus attrayant, nous avons formulé nos visions qui devraient être déployées dans la communauté véli-vole:

Voler en compétition, un pur plaisir

La Suisse est présente sur le plan national et international

L'Élite et les Juniors forment *un* cadre

La Commission sportive veut gagner en visibilité et offrir aux pilotes la possibilité de prendre place temporairement dans ses rangs.

Performances sportives

Badge de vol de distance 750 km FAI

- Davide Giovanelli a reçu le précieux sésame le 03.05.2016; n° FAI 61

Championnat suisse de vol à voile Élite 2016

Le Championnat suisse de vol à voile Élite 2016 s'est déroulé dans des conditions météo difficiles à bonnes à Schänis avec 37 participants, renforcés par de nombreux pilotes accourus de l'étranger. Des vols ont eu lieu dans toutes les classes FAI. Une épreuve a pu être cotée lors de 7 jours sur 10.

Championnats suisses Juniors à Birrfeld

15 jeunes pilotes ont participé au CSJ. Les médailles ont pu être décernées à Mike Hürlimann (1^{er}), Tizian Steiger (2^e) et Simon Gantner (3^e) après trois des quatre jours de cotation avec des vols en partie exigeants.

Concours national de vol à voile (CNVV)

4013 vols ont été annoncés par 620 pilotes. Le concours national de vol à voile continue de jouir d'une grande popularité.

Comme déjà publié l'an passé, il n'est désormais plus nécessaire de prendre une licence sportive pour le «Concours national de vol à voile CNVV» depuis 2016! Voir aussi le règlement CNVV 2016

Championnats régionaux

3 championnats régionaux ont pu être organisés en 2016. Le CR de Birrfeld a été couplé avec le CSJ. Une cotation a pu être effectuée lors de 3 jours sur 4.

Lors du CR d'Yverdon, 11 pilotes ont participé dans la classe Ouverte mixte, et 14 dans la classe 15 m mixte. 2 vols ont pu être cotés en 4 jours.

18 participants se sont affrontés dans 2 classes lors du CR à Gruyères. Ils ont pu voler 4 jours sur 5.

Épreuves internationales

En 2016 également, de nombreux pilotes ont franchi les frontières nationales et se sont mesurés à la concurrence internationale. Leurs performances ont fort belle allure. La Slovaquie, l'Autriche, l'Allemagne, l'Italie et la France figuraient parmi les destinations les plus prisées.

Voltige

Voltige - Championnat suisse

Le prochain Championnat suisse aura lieu en 2017 sur l'aérodrome de Lucerne-Beromünster.

Voltige - International

Le Championnat du monde de vol à voile de virtuosité de cette année a eu lieu à Matkópuszta en Hongrie. Dans la classe Advanced, le seul participant helvétique, Jonas Langenegger, a volé avec le SAGA-Fox. Dans un panel réjouissant de 39 participants, Jonas Langenegger a remporté la médaille de bronze dans le nouveau «Free Known», pour occuper l'excellent cinquième rang au classement général.

Voltige – Cours de perfectionnement

Le cours de perfectionnement tenu à Hausen am Albis a été à la limite de ses capacités avec 15 participants. Le grand intérêt suscité malgré la formation EASA plus étendue exigée n'a pas manqué d'étonner. L'entraînement de sécurité pour pilotes de distance (cours de dérapage contrôlé) a été réalisé pour la première fois, avec un feedback tout à fait positif de la part des trois participants. Les 7 instructeurs de vol au total qui ont initié aux arcanes du vol à voile de virtuosité sur 6 aéronefs ont pu noter les résultats suivants: 9 pilotes ont réussi l'ensemble de la formation EASA (ce qui correspond à l'ancienne haute-voltige). 3 pilotes ont élargi leurs compétences de l'ancien ACR au nouveau niveau de l'EASA.

D'autres formations ont encore eu lieu à Thoune (4 autorisations EASA) et Courtelary (2 autorisations EASA et 2 mises à niveau à EASA).