

Rapport annuel 2013 de la FSVV

Le présent rapport annuel informe sur les plus importantes activités du comité de la FSVV en 2013. 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.



Direction et aspects personnels [Mäder]

Les multiples tâches et activités du comité ont fondamentalement pour but de permettre, à nous autres vélivoles, de continuer à nous adonner à notre sport dans une Suisse devenant toujours plus exiguë. Et peu importe ici que nous pratiquions seulement comme aviateurs "par amusement", "chasseurs de kilomètres" dans l'OLC, pilotes de compétition lors d'épreuves nationales ou internationales, ou pilotes de voltige.

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.

En 2013, 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. La collaboration est bonne au sein du comité, ses membres individuels étant des experts chevronnés dans leurs domaines de spécialités. Cette compétence professionnelle est reconnue par nos partenaires, et plus ou moins appréciée en fonction de la position. 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 aussi, nous recevons des appuis bénévoles. J'aimerais mentionner spécialement Urs Ribi, qui avec une énergie hors pair en 2013, a renouvelé le site web de la FSVV. Son aspect est aujourd'hui moderne et intelligible, et son fonctionnement impeccable le rend facilement utilisable pour le profane.

À notre grande joie, en la personne de Beat Straub, Hildi Schönmann a reçu dès l'automne un efficace soutien pour l'encadrement des juniors. Un soutien nécessaire vu l'importance essentielle du suivi de nos juniors, impliquant néanmoins une forte mobilisation. Nous enregistrons trois démissions au comité pour l'AG 2014.

- Joachim Schwab, élu au comité en 2010 comme représentant des collègues vélivoles romands et qui s'est occupé de la communication avec immenses ardeur et énergie. Étant toutefois intensément accaparé par la mise sur pied d'une entreprise propre, Joachim a dû reconnaître que cette évolution professionnelle rendait irréaliste une fonction au comité.
- Kurt Oswald a été élu au comité de la FSVV lors de l'AG 2007. Il a assumé la difficile fonction de "gardien" de l'espace aérien pour nous autres vélivoles. Ses connaissances antérieures de pilote de ligne le prédestinaient pour ce poste. Par son style prosaïque, Kurt a beaucoup contribué à ce que notre opinion sur l'espace aérien ne soit pas seulement entendue, mais également admise.
- Ayant repris il y a trois ans la fonction de chef de l'équipe nationale (Élite), Felix Kaiser s'est consacré à l'envoi des compétiteurs aux épreuves ainsi qu'aux nombreuses questions concernant (ou émanant de) l'équipe nationale. S'effectuant le plus souvent en arrière-plan, le travail de Felix n'en était pas moins efficace et bien ciblé.

À la fin 2013, Marco Schnyder (notre „Monsieur vol à voile“) a pris sa retraite. Il était en charge depuis 1977 du secrétariat des disciplines aéromodélisme et vol à voile, au secrétariat central (SC) de l'Aéro-Club de Suisse. Une période durant laquelle il aura beaucoup accompli et vécu bien des rebondissements. D'une serviabilité demeurant proverbiale, Marco était notre "bureau de renseignements". Depuis le 1^{er} décembre, Marco a initié son successeur Christophe Petitpierre. Cordiale bienvenue!

Part FCL et ATO [Mäder, Blumer, Schaeuble]

Comme chacun sait, l'Ordonnance 1178/2011 de l'UE (qui régit les licences des pilotes et leur formation) doit être reprise en Suisse d'ici au 8 avril 2015. En conséquence, toutes les écoles de vol à voile devront être certifiées comme ATO jusqu'à cette date.

Alors qu'à l'échéance d'une année encore, le sigle EASA était considéré comme de simples lueurs à l'horizon, la courageuse mise en œuvre des nouveaux standards dans l'aviation vélivole suisse a pris des contours clairs. Bien plus, on peut déjà dire nettement que les nouvelles exigences sont ressenties comme des élans positifs pour la sécurité et la qualité, de même que comme plus-value pour les futur(e)s pilotes de planeurs.

L'EASA ne prévoit pas seulement des instructions claires pour la formation d'instructeur de vol. Elle impose en premier lieu une nouvelle réglementation pour l'exploitation des écoles d'aviation, des changements fondamentaux pour le système des licences ainsi qu'une systématisation obligatoire et une extension de la formation de base.

- Sera désormais appelé „vélivole agréé“ quiconque aura acquis les compétences pour le vol de distance sur le Plateau (à l'extérieur de l'environnement connu également). Ainsi pour l'instructeur de vol, le domaine d'instruction s'élargit-il nettement, autant avant le premier vol de l'élève comme dans l'accompagnement théorique du travail pratique, qu'après le premier vol solo, quand il s'agit de thermiques et de distance.
- Pour la voltige, la réglementation de la formation est totalement remaniée. Le catalogue des figures est notablement élargi dans l'enseignement de base et le jugement des compétences passe sous la responsabilité des écoles.
- De même le recours aux „moteurs“ dans le vol à voile est-il vu avec un œil neuf. Ainsi les exigences pour les instructeurs de vol sur TMG sont-elles relevées, tout comme font l'objet d'une nouvelle description la formation sur planeur à décollage autonome et celle de pilote-remorqueur.

Pour autant, l'aéronautique ne s'en trouve pas réinventée. Les nouvelles exigences fondamentales sont généralement ressenties comme judicieuses et comme innovations conformes à notre époque.

Situation actuelle

La retranscription des actuelles licences nationales de pilotes en licences de vol à voile Part FCL se déroule sans problèmes majeurs. Les connaissances des pilotes sur les dispositions dans la Part FCL affichent un niveau réjouissant.

Nous (l'OFAC et la FSVV) étions initialement persuadés que la réorganisation des écoles de vol, tout comme les adaptations de la formation pratique de vol à voile, pourraient être accomplies pour le printemps 2014. Mais nous n'avons pas été si loin, les travaux préliminaires ayant été plus amples que prévu et les bases de l'EASA pour les documentations ATO n'existaient pas encore sous la forme désirée.

Mais nous ne sommes pas restés inactifs et avons déjà adapté la formation de base et la formation à la voltige aux exigences de l'EASA. Les autres domaines de formation ont fortement progressé. La formation pratique d'instructeur de vol a également été adaptée et appliquée avec succès dans deux cours. Pour l'heure, nous sommes en train de remanier la formation théorique d'instructeur de vol.

Ce qu'il reste à faire

Nous établirons un dossier-type (ATO) que nous mettrons à la disposition des écoles d'aviation. Ainsi pourrons-nous soulager les écoles d'aviation individuelles, lesquelles seront alors à même de se procurer les documents ATO dans les délais impartis.

En sus de la matière „Météorologie“, la FSVV a mis gratuitement à disposition, sur Internet, des bases de formation pour toutes les matières. Pour que ces documents satisfassent aussi aux exigences de l'EASA, ils nécessitent quelques ajustements devant être effectués au cours de l'année prochaine.

Remarque finale sur le thème de l'EASA

La FSVV considère comme sa mission que de soutenir décisivement et marquer la mise en œuvre des nouveaux standards. Le contrôle de plausibilité dans la mise en œuvre n'est possible que si l'on coopère ici proactivement. Ainsi divers membres du comité et de la fédération ont-ils élaboré, avec grande compétence et fort investissement en énergie et temps, les documents requis pour tous les secteurs de la formation. Des voies praticables pour la mise en œuvre des nouveaux standards ont été aussi présentées aux responsables des pouvoirs publics.

La collaboration entre les autorités et la fédération progresse dans une entente partenariale marquée par la responsabilité et le sens commun. Nous avons naturellement bon espoir que cet élan essentiel se maintiendra au-delà de la date d'implémentation du 15 avril 2015.

Nous pouvons dire aujourd'hui qu'en matière de mise en œuvre innovante des standards de l'EASA, c'est le vol à voile helvétique qui a le plus progressé. 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!

Si dans chaque école d'aviation en 2014, 1 à 2 membres empreints d'une „positive winning attitude“ pouvaient assumer quelques tâches supplémentaires, nous pourrions mettre conjointement en œuvre ces innovations sans grands problèmes.

International [Blumer]

Généralités

Le traitement des prises de position sur les réglementations prévues dans l'aéronautique européenne nous occupe de moins en moins. Les domaines les plus importants sont achevés et se trouvent déjà en cours d'introduction. Mais nous continuons à collaborer très étroitement avec René Meier, spécialiste à l'AéCS et Project Manager d'Europe Air Sports (EAS). Grâce à René, nous sommes on ne peut mieux intégrés dans le réseau européen des aviateurs de loisir. Par ailleurs, la FSVV est aussi un partenaire actif de l'EGU (European Gliding Union). Étant secrétaire de l'EGU, Markus Gnägi peut faire directement valoir nos besoins auprès de l'EGU Board et assurer le flux d'information.

Standardised European Rules of the Air (SERA)

Avec l'Ordonnance (UE) n° 923/2012, l'UE a fait entrer en vigueur les règles standardisées dans l'espace aérien européen de l'UE au 4 décembre 2012. Les règles générales du trafic aérien et les catégories d'espaces aériens A à G de l'OACI sont restées inchangées. Par contre, l'OFAC a décidé d'adapter la zone de libre circulation (espace aérien Golf) aux règles européennes et de la fixer dès mars 2015 à 900 mètres au-dessus du niveau de la mer respectivement 300 mètres sol. Vu que cet ajustement constitue une régression et pas seulement pour nous autres vélivoles, l'AéCS, au travers d'un courrier abondamment motivé, a donc demandé à l'OFAC d'obtenir une autorisation exceptionnelle auprès de l'UE.

Dans les SERA, les règles concrètes pour le vol à voile manquent presque

totalemment. Par exemple: les règles pour le vol de pente et les diverses règles de priorité. Ces points devront être définis au niveau national. Nous supposons que les prescriptions existantes en Suisse seront reprises sans modifications.

Introduction des écarts de fréquence à 8,33 kHz pour la radiocommunication

L'Ordonnance n° 1079/2012 de l'UE a été publiée le 17 novembre 2012 dans le Journal officiel de l'UE. Celle-ci spécifie qu'à partir du 17 novembre 2013, les fabricants d'appareils devront garantir que les nouveaux systèmes radio produits disposent bien d'écart de fréquences de 8,33 kHz. Dès le 31 décembre 2017 par ailleurs, seuls les appareils radio 8,33 kHz pourront être utilisés.

Bureau Opérations

École d'aviation [Schaeuble]

Durant l'année 2013 écoulée, les activités de formation et de perfectionnement des instructeurs de vol à voile, comme les cours de perfectionnement pour la voltige et le vol de distance dans les Alpes, ont à nouveau été placées sous une bonne étoile.

On n'a enregistré ni incidents ni accidents. Ceci est éminemment réjouissant, puisque certains des domaines de la formation (à des fins d'encouragement des aspects sécurité) se situent sciemment dans la zone limite de l'enveloppe de vol.

La "relève de la garde" annoncée dans le dernier compte-rendu, parmi les experts pour la formation et le perfectionnement des instructeurs de vol, avance avec succès. De nouveaux collègues compétents, de Suisse romande comme alémanique, ont pu être trouvés pour cette collaboration.

Pile pour le cours d'instructeur de vol I à Locarno, le cours nouvellement rédigé selon l'EASA était prêt pour son test décisif. Avec sept participants, par une météo moyenne et avec des limitations locales hautement défavorables, de précieuses connaissances ont pu être gagnées et mises en œuvre pour le cours suivant.

Lors du cours d'instructeur de vol II à Amlikon, le programme adapté est de nouveau passé au "banc d'essai". Sans la moindre limitation, avec un soutien optimal par le groupe de vol accueillant le cours et par une météo moyenne, d'autres adaptations ont pu être reconnues. Il est apparu en particulier que dans des conditions locales appropriées, l'ensemble de cet ambitieux programme peut être mis en œuvre dans le cadre temporel habituel.

Examens théoriques et pédagogiques d'instructeur de vol, fin janvier 2013 à Berne
L'ensemble des participants à l'examen théorique et pédagogique d'instructeur de vol ont réussi et ont été invités au cours „Teaching and Learning” à Berne.

Cours „Teaching and Learning”, début mars 2013 à Berne

Du 8 au 10 mars 2013, onze participants ont assisté au cours méthodico-didactique d'instructeur de vol, assuré dans la base fédérale sur l'aérodrome de Berne. Au vu des nouvelles exigences, quelques modules de formation ont déjà été adaptés pour ce cours. Le feed-back des participants a été encore une fois très positif.

La forme concise du cours est parfois ressentie comme contraignante. Mais d'autre part, les limites quant aux efforts de nos „instructeurs de vol de milice” sont bien connues de tous. Néanmoins, il ne peut pas être exclu que les nouveaux thèmes additionnels entraînent une prolongation du cours à quatre jours.

Une fois de plus, les chefs de cours prennent note avec grande satisfaction du niveau intellectuel général élevé et de la forte motivation des participants. En tout, y compris un participant s'étant reporté de l'année précédente, ce sont douze candidats, qui ont été invités pour la formation pratique de base des cours d'instructeur de vol à Locarno et Amlikon.

Cours pratique d'instructeur de vol, en mai / juin 2013 à Locarno

Un Romand, une Suisse allemande et cinq Suisses allemands ont pris part à ce cours pratique à Locarno. Ce cours a été tenu dans un mélange linguistique. A cause d'un cas de maladie impromptu dans l'équipe des chefs de cours, divers experts ont engagés pour de brèves interventions. Ceci a certes provoqué un certain trouble dans le cours, mais a aussi enrichi la diversité de la matière.

Pour la première fois, tous les participants ont achevé ce cours avec un "skill test" exigeant selon l'EASA. Le profil des performances de ce test a fourni de précieuses indications pour l'adaptation de ce nouveau cours, tenu pour la première fois.

L'hétérogénéité des nombreux utilisateurs de l'aérodrome de Locarno, ainsi qu'un règlement de l'espace aérien peu favorable au vol à voile, ont considérablement compliqué l'activité quotidienne. Les contraintes locales ont été tellement restrictives que même les coûts du cours ont également explosé inutilement.

Malgré l'encadrement sympathique et serviable du groupe de vol qui nous recevait à Locarno, nous nous voyons forcé, pour l'avenir, de nous rabattre sur d'autres aérodromes, comportant moins de limitations. Nous avons déjà pu convenir d'une bonne solution pour 2014.

Cours pratique d'instructeur de vol en août 2013 à Amlikon

Avec cinq participants invités et un "redoublant", le cours à Amlikon a été assuré dans deux classes. Pendant les deux semaines de cours, la météo a été plutôt moyenne à bonne. Pour tous les exercices de vol avec de hautes exigences météorologiques, une "fenêtre météo" favorable s'est toutefois présentée au moment opportun. Il a pu être paré aux humeurs de ciel par une intense planification de variantes et quelques changements au pied levé. Ainsi le nouveau programme de formation complet de l'EASA a pu être mené, sans aucune concession et avec les approfondissements nécessaires. Les nouveaux éléments, tels que cours pour les cas d'urgence et le parachute, en théorie et avec le planeur dans le hangar, de même que l'entraînement aux atterrissages en campagne avec l'élève sur un terrain d'aviation inconnu, ont été bien accueillis par les participants. Le prérequis d'exercices de vol de distance avec des élèves, comme prestation préalable au cours, a fait ses preuves.

Avec impatience, nous avons attendu le résultat de la formation du nouveau cours dans sa deuxième édition. Il est apparu clairement que le programme ambitieux peut être totalement réalisé sur un aérodrome sans restrictions inutiles et avec le soutien approprié de l'organisme hôte, et ceci sans prolonger la durée actuelle du cours de deux semaines. La chance, que le cours aie pu profiter des services d'une cuisinière parfaite et plus que flexible, y a aussi contribué. Le groupe de vol à voile hôte a par ailleurs fourni toute la mobilité souhaitée, recourant au treuil et à un avion-remorqueur supplémentaire. Ainsi, il a été possible de former cinq participants sur six jusqu'au stade d'instructeur de vol avec usage du treuil.

Tous les candidats ont achevé le cours avec succès par un "skill test" de l'EASA auprès d'un expert externe.

Processus d'inscription et d'examen pour les candidats de 2014

La formation des instructeurs de vol pour l'année 2014 a été notifiée sur internet et par courrier adressé aux groupes de vol à voile, avec clôture des inscriptions fixée à fin août. Six candidatures sont arrivées à peu près à temps, ce qui, en comparaison avec les dernières années, est nettement inférieur à la moyenne.

Examen d'aptitude au vol pour 2014, début septembre 2013 à Buochs

Malgré le mauvais temps, cinq participants ont pu passer le même jour leur examen de vol avec succès. Un autre participant a réussi son examen de vol à une autre date.

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

Les deux cours de répétition (CP pour instructeurs de vol) d'une semaine proposés ont pu être menés à bien avec une bonne fréquentation. Tant à Schänis qu'à Yverdon, les chefs de cours ont pu compter sur le soutien total des hôtes.

Pour 2014, un cours tant à Schupfart qu'à Yverdon ont été planifiés et notifiés. En sus du rafraîchissement classique, ces cours offriront une bonne occasion de se familiariser en profondeur avec les règles de l'EASA et le nouveau cursus d'apprentissage pour vélivoles selon l'EASA.

Soutien par l'OFAC

Comme lors des années précédentes, la collaboration avec l'OFAC en 2013 a été très réjouissante et fructueuse dans les domaines de la formation et de la sécurité. Nous aimerions d'une part mettre en évidence le travail commun, constructif et orienté sur des solutions, qui a particulièrement fait ses preuves dans des situations difficiles.

C'est justement dans la mise en œuvre créative des nouveaux standards de l'EASA qu'au travers d'une coopération de haut niveau, nous pouvons obtenir un maximum de qualité et de plus-value pour la sécurité aérienne.

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

Flight Safety [Bieri]

L'année commença en janvier avec le Flight Safety Workshop à Berne. Les thèmes dominants étaient une vue globale des systèmes de localisation et la gestion des risques. Pour ce dernier aspect, les personnes présentes élaboraient un "baromètre de risque" devant aider le pilote, avant et pendant le vol, à identifier et „manager" les risques à attendre. Cet outil se trouve à disposition dans le secteur "Safety" de la fédération suisse de vol à voile.

En 2013 aussi, nous n'avons pas été épargnés par les accidents de vol à voile en Suisse. Collision avec éjection d'urgence, défaillance de moteur après le décollage, rupture de la tige de volets de freinage, décrochage à proximité d'une pente... les accidents de cette année ont eu les causes les plus diverses. Deux pilotes n'y ont

hélas pas survécu, cinq planeurs ont été détruits et un gravement endommagé. Les autorités d'investigation se sont en outre occupées de plusieurs quasi-collisions. Nos moyens auxiliaires techniques s'améliorent constamment et il vaut la peine de rester informé. Les SPOTs sont de plus en plus employés et constituent avec les ELT une bonne base pour réagir en temps voulu lors d'accidents. Le Powerflarm, un appareil reconnaissant les aéronefs dotés de FLARM et/ou de transpondeurs, aurait peut-être pu contribuer à éviter la collision dans le Jura..? Lors du Safety Workshop 2014, l'amélioration de l'organisation personnelle d'alarme resta un thème majeur. Au cours de l'année, nous avons publié trois bulletins de sécurité sur divers sujets actuels. Ces bulletins (et tous ceux qui ont été rédigés dans les années précédentes) sont aussi consultables sur le site web. La plupart des thèmes relatifs à la Safety restent actuels au fil des ans et même des publications „anciennes“ peuvent aider à la préparation de la nouvelle saison de vols!

Entretien des aéronefs [Bärfuss]

Avec les décisions sur les frais pour la perception de la taxe annuelle pour les activités de surveillance courantes, les détenteurs d'aéronefs exploités à titre privé ont reçu une notice avec des informations importantes, qui portaient sur les nouveautés pour les post-examens des aéronefs: „Les examinateurs avec l'habilitation adéquate ne peuvent plus qu'être appelés pour une zone déterminée de 50 km autour de leur domicile. À partir de 2014, un même examinateur ne pourra pas effectuer plus que 2 post-examens consécutifs“. Pour certains détenteurs d'aéronefs, cette nouvelle réglementation ne pose pas de problèmes. Pour d'autres aérodromes, plutôt dans les régions périphériques, une solution a été toutefois plus difficile à trouver. En février 2013, lors de la dernière AG de la FSVV, diverses possibilités ont été présentées par des groupes de vol et par nous-même. Par la suite, les détenteurs d'aéronefs ont trouvé des variantes d'examens raisonnables et financièrement avantageuses.

De nombreux planeurs sont maintenant dans ce qu'on appelle un „environnement surveillé“ d'une CAMO et ne doivent être contrôlés sur place que tous les 3 ans par l'examineur, ce qui réduit nettement le temps à investir et les coûts annuels. Ces CAMOs sont le plus souvent domiciliées en Allemagne. L'OFAC n'a aucune influence sur les CAMOs ou sur le travail des examinateurs. Dans ces cas, l'OFAC ne joue qu'un rôle d'administrateur de dossiers car ses collaborateurs doivent archiver annuellement l'ARC provenant d'Allemagne dans le dossier de l'aéronef.

En 2010, des cours de formation pour l'obtention de la licence-M pour les responsables expérimentés du matériel des groupes de vol à voile ont eu lieu. Un sondage mené au début 2013 a confirmé la supposition que l'intérêt pour ces cours de formation reste très vif. En octobre 2013, un nouveau cours en deux parties, avec 24 participants inscrits, a pu débuter. Les instructeurs Ernst Ruppert, Dominik Stephani et Heinz Bärfuss étaient responsables de l'organisation des parties du cours. Pour que les parties du cours puissent s'achever par les examens adéquats, les dates en ont été déterminées avec le chef d'examen de l'OFAC en charge. J'exprime ma gratitude pour l'excellente collaboration avec Monsieur Th. Hammes. À la fin des cours, presque tous les participants ont passé les examens avec succès.

Comme précédemment, diverses innovations relatives à l'entretien ainsi qu'aux licences du personnel de maintenance sont en préparation par l'EASA, mais le cadre pour les délais et les contenus, de la mise en œuvre, est encore inconnu. L'exemple de la décision 2013-25R (prolongations des TBO) montre toutefois la rapidité avec laquelle l'EASA peut réagir quand les arguments des représentants d'intérêts sont

suffisamment forts. Celle-ci a rapidement été retirée, jusqu'à ce qu'une meilleure solution soit élaborée.

Espace aérien [Oswald]

Sur les trois adaptations de la structure de l'espace aérien qu'on laissait initialement entrevoir, nous n'avons finalement dû accepter que l'abaissement de la TMA 5 d'Emmen. Apparemment minime, cette modification complique quand même massivement le vol à voile dans la zone en question lors des jours ouvrables.

Pendant l'exercice couru, nous avons abordé les projets ci-après:

Le nouveau concept d'information aéronautique suisse a été présenté lors d'une rencontre avec toutes les parties concernées. Les bornes AMIE, familières depuis des années, disparaîtront peu à peu des aérodromes et seront remplacées par des terminaux PC. Malheureusement les attentes des utilisateurs vis-à-vis du nouveau SKYBRIEFING n'ont pas été satisfaites, car en matière de contenu, il y a peu de changement par rapport au "Homebriefing". Bilan: rien de neuf sous le soleil!

À Sion, une procédure d'approche civile assistée par GNSS doit être introduite sur la piste 25. Nous avons été informés de ce projet en mai. Aucune TMA supplémentaire ne devrait être instaurée, mais par contre, quelques LS-R devront être probablement adaptées pour le vol à voile. L'introduction est prévue en mars 2015.

L'aéroport de Berne doit pouvoir être abordé par le sud avec une procédure d'approche GNSS. L'audition publique quant au règlement d'exploitation et à l'espace aérien prévu à cette fin, interviendra en janvier 2014. La mise en œuvre est prévue en mars 2015.

La mise en œuvre des SERA (Standardised European Rules of the Air) entraîne aussi des répercussions sur la structure de l'espace aérien. La Direction de l'OFAC a décidé d'abaisser pour mars 2015 la limite supérieure de l'espace aérien Golf, qui aujourd'hui est en général de 600 m AGL, à 900 m AMSL ou 300 m AGL. La question est abordée de plus près dans le chapitre „International“.

Le 19.09.2013 s'est ouverte l'audition publique sur les modifications de l'espace aérien prévues pour mars 2014. La CTR d'Emmen doit être élargie au profit d'une approche GNSS vers Buochs, le temps d'utilisation de la CTR de Sion devant pour sa part être modifié en HX. De plus, les zones de tir de l'armée seront transformées progressivement en Restricted Areas. Dans une première phase, les LS-D12, 14, 15, 18 et 19 devront être publiées comme Restricted Areas. L'AéCS et la FSVV ont fait opposition à cette exigence. Conformément à la décision prise par la Direction de l'OFAC le 02.12.2013, l'adaptation de la CTR d'Emmen et le temps d'utilisation de la CTR de Sion seront mis en œuvre pour le 06.03.2014; en revanche, on renonce pour l'instant à la conversion des zones de tir en R-Areas. Par contre la LS-D5 d'Eriswil, annoncée il y a déjà un an, figure maintenant sur la carte 2014.

La quasi-collision entre un planeur et un A340 en approche vers Zurich, en août 2012, a suscité un émoi considérable. Le SESA nous a informés en mars sur le résultat provisoire de l'enquête. Sans vouloir anticiper sur le rapport d'enquête encore attendu, nous convions tous les vélivoles à respecter strictement les limites des espaces aériens. La règle ici est: tolérance zéro! Nous ne pouvons plus nous permettre un tel incident!

Environnement [Blumer]

Rien de spécial 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 d'actualité.

L'AéCS prévoit un encadrement professionnel de l'ensemble du dossier environnement. Nous nous y investissons aussi bien que possible.

Les 30 prochaines années verront une extension massive d'installations d'énergie éolienne. Quelques 600 éoliennes de dernières générations sont planifiées. En plus des écologistes, les vélivoles ne se réjouissent pas non plus car en fonction de leur emplacement, ces installations peuvent représenter un sérieux problème pour tirer profit des zones d'ascendances ou lors d'éventuels atterrissages en campagne.



Bureau des sports

Adaptation des règlements sportifs [Inäbnit]

À l'occasion du Grand Prix lors du championnat régional de Bellechasse (GVV Fribourg), le règlement du GP, remontant à 2007, a été remanié et adapté à toutes les innovations du règlement international (FAI/IGC). Aucune modification n'a été apportée à aucun des autres règlements (à part une adaptation rédactionnelle du règlement pour la participation aux CM/CE). Tous ces règlements peuvent être téléchargés depuis le site web www.segelflug.ch.

Juniors – Équipe nationale et Cadre d'encouragement 2013 [Schönmann]

En mon nom propre

J'ai donc passé mon "baptême du feu" comme coach des Juniors. Une saison intensive et réussie vient de s'écouler. Accompagner ces jeunes sur une partie de leur parcours aéronautique, les soutenir et observer comment ils évoluent, me procure une immense joie.

Tous tant qu'ils sont, 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, le 26.01.2013

Nous avons été invités par trois juniors à tenir notre briefing d'ouverture, d'une journée complète, sur l'aérodrome de Dittingen. Ils se sont souciés de nous assurer un local attrayant comme de notre bien-être physique. Au programme de la soirée: une délicieuse fondue. Thèmes abordés: 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.

Séminaire du soir, entraînement mental, le 26.03.2013

Une foule considérable de jeunes pilotes s'est rassemblée le soir du 26.03.2013 à Olten pour un entraînement mental. Celui-ci était assuré par Matthias Stäubli, entraîneur sportif et mental. Ils y ont acquis des connaissances permettant de garder la tête froide dans des situations épineuses. De même, ils ont appris comment accroître ses performances par un "fitness mental". Bien entendu qu'une seule soirée ne suffise pas. Les pilotes sont maintenant vivement encouragés à entraîner et appliquer régulièrement la matière acquise.

Débriefing à Olten

C'est en novembre à Olten que nous avons tenu notre débriefing. Chaque pilote y a vérifié pour lui-même, s'il avait atteint les objectifs qu'il s'était fixés en janvier et examiné les raisons pour lesquelles il les avait atteints ou non. Une partie notable des juniors a également participé au débriefing de l'Élite.

Commission sportive [Frey]

C'est avec grande satisfaction que nous avons pris connaissance des performances de nos pilotes, accomplies dans les compétitions internationales. D'un point de vue sportif particulièrement, la médaille de bronze remportée par Maxime Petitpierre aux championnats du monde juniors fut un grand moment.

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 de 12 modules a fait ses preuves et a été utilisée intensivement 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, classée 5^e actuellement, recevra en fixe les contributions correspondantes d'ici à fin octobre 2014. Ces contributions

dépendront ensuite de l'existence, ou non, d'un concept de sport de compétition. En cas de non existence, le classement serait supprimé pour la fin 2014, de même que les contributions de soutien par Swiss Olympic. Les Swiss Olympics Cards pour nos athlètes ne pourraient plus être sollicitées non plus.

Il faut par contre reconnaître que la FSVV, avec ses ressources en personnel limitées, ne sera pas en mesure d'assumer la lourde dépense qui serait requise pour l'établissement d'un concept de sport de compétition. On a donc décidé de renoncer à l'élaboration d'un concept de sport de compétition, ainsi qu'aux contributions y étant associées.

Performances sportives

Diplôme FAI des 1'000 km [Inäbnit]

En 2013, deux pilotes suisses se sont adjugés le diplôme FAI des 1'000 km.

- Roland Hürlimann (GVV Lägern) le 15.05.2013, 1'015 km, n° FAI 606.
- Rene Schneebeli (GVV Knonaueramt) le 18.05.2013, 1'006 km, n° FAI 607.

Nouveau record du monde d'un pilote suisse [Inäbnit]

En été 2013, deux records mondiaux remportés par Jean-Marc Perrin ont été homologués par la FAI: record du monde du 20.12.2012, remporté en Argentine sur une ligne droite de 1'401,4 km en classe 15 m; et lors du même vol, record du monde sur une ligne droite vers une destination, également sur 1'401,4 km, en classe 15 m.

Nouveaux records suisses [Inäbnit]

Au total, le vol record du monde de Jean-Marc Perrin a aussi donné 4 nouveaux records suisses: 2 en classe 15 m (analogues au record du monde) et 2 encore en classe Ouverte (avec le planeur de classe 15 m) pour la Suisse, lors du même vol. Un autre record suisse a été battu par Dirk Reich / Leo Caminada à Bitterwasser (Namibie) le 31.12.2012: vitesse de 157,99 km/h sur un trajet aller-retour à but fixé de 500 km, en classe Ouverte.

Championnat suisse de vol à voile Élite 2013 [Kaiser, Schönmann]

Le *Championnat suisse de vol à voile Élite 2013* s'est déroulé dans des conditions météo non optimales à **Amlikon**, avec seulement 1 à 2 vols.

35 participants ont concouru dans 3 classes. Les membres suivants de l'ENNV ont été couronnés champions suisses.

- | | |
|---------------------|----------------------------------|
| - Classe 15 m mixte | Manfred Hahn, GVV Friedberg. |
| - Classe 18 m mixte | Rolf Friedli, GVV Haute Argovie. |
| - Classe Ouverte | Markus Gäumann, GVV Soleure. |

6 Juniors ont participé au Championnat suisse de l'Élite. Nos Juniors ont montré qu'ils peuvent parfaitement faire jeu égal avec l'Élite. Simon Gantner est devenu vice-champion suisse en classe 15 m mixte. Autres classements: Mario Straub, 5^e rang; Jonas Langenegger, 11^e rang; Lars Buchs, 13^e rang; et Yves Gerster, 17^e rang. Beat Scherrer s'est essayé à la classe 18 m mixte, y décrochant le 11^e rang.

Championnat suisse Juniors à Birrfeld [Schönmann]

Le Championnat suisse Juniors devait se tenir cette année à Birrfeld, combiné avec le Championnat régional. Deux week-ends étaient prévus pour ce faire: les 20/21 et les 27/28 avril. Mais la météo nous a été tout sauf favorable. Le premier week-end, nous avons même dû nous frayer un passage à travers la neige pour atteindre Birrfeld: aucune chance de vol donc. Le 2^e week-end a été marqué par un temps

humide et froid. Bilan: aucun vol possible, et donc pas de champion suisse Junior pour 2013.

Concours national de vol à voile (CNVV) [Inäbnit]

Cette année également, la cotation du Concours national de vol à voile via le portail de l'OLC a parfaitement bien fonctionné. 3'634 vols au total ont été annoncés: un nombre tout à fait remarquable.

Le „Concours national de vol à voile“, du 1^{er} octobre 2012 au 30 septembre 2013, a été remporté par:

- | | |
|--------------------------------|-------------------------------------|
| • Juniors (43) | Andreas Kalberer, GVV Bad Ragaz. |
| • Classe Club (159) | Peter Stehrenberger, GVV Bad Ragaz. |
| • Classe Standard (133) | Bert Schmelzer, GVV Knonaueramt. |
| • Classe 15 m (210) | Andreas Kalberer, GVV Bad Ragaz. |
| • Classe 18 m (250) | Rolf Friedli, GVV Haute Argovie. |
| • Classe Ouverte (104) | Ralph Bader, GVV Bâle Fricktal. |
| • Concours de groupes (39 GVV) | GVV Knonaueramt. |

Un unique vol (triangle FAI 25 / 28 %), n'ayant pas été correctement accepté selon les règles du CNVV, a dû être corrigé manuellement. Comme le concours de vol à voile OLC calcule la plus grande distance effectivement franchie (pour l'OLC, le vol peut être libre), sans prendre en compte les points de virage théoriques annoncés pour le calcul de la route, le trajet peut précisément s'avérer trop court pour une route prévue très "juste" et un virage au début du rayon de 500m. Ainsi pour le vol en triangle FAI annoncé en question, seuls 27,998 % ont été obtenus, et non les 28,0 % minimaux exigés.

Nous prions les pilotes de ne pas choisir „au mètre près“ les trajets annoncés, afin qu'un changement de cap à l'intérieur du rayon de 500m ne soit pas problématique. Ceci ménage les nerfs et réduit le travail des pilotes comme des interpréteurs! Il ne sera procédé à aucune modification dans le règlement pour la prochaine saison.

Championnats régionaux [Kaiser, Schönmann]

Grand Prix de Bellechasse (Championnat régional)

Ce Championnat régional a été notifié comme GP. La météo n'a malheureusement permis qu'une seule cotation. Vainqueur: Emil Blumer.

2 pilotes parmi les Juniors ont participé à Bellechasse: Christophe Loy, s'adjugeant un réjouissant 3^e rang; et Steven Dünki, qui a dû se contenter du 7^e.

Championnat Romand, Sion (Championnat régional)

2 cotations ont pu être assurées à Sion. On peut féliciter Maxime Petitpierre (comme Junior) d'avoir devancé tous les autres pilotes et décroché la 1^{ère} place. Autre junior, Sylvain Rota a pris la 8^e place.

Le *championnat régional de Birrfeld* a été notifié en même temps que le Championnat suisse Juniors, mais la météo adverse a empêché toute cotation.

Championnats du monde Juniors à Leszno, du 28.07 au 10.08 [Schönmann]

Les Juniors se sont présentés avec effectifs maximaux: 3 pilotes en classe Standard (total: 36 pilotes) et 3 pilotes en classe Club (total: 48 pilotes). Et pour tout dire, nos jeunes ont brillé comme jamais encore. En classe Club, Maxime Petitpierre s'est adjugé un magnifique 3^e rang final, après avoir été en tête de la liste de classement

jusqu'au dernier jour. Il a été soutenu par Mario Straub et Yves Gerster, arrivés respectivement aux 23^e et 28^e rangs. En classe Standard, Roger Frei a remporté l'ingrate 4^e place, son frère Reto et Roman Misun se classant respectivement 10^e et 20^e. Ce résultat positif n'a été possible que grâce à une pratique résolue en équipe, aux échanges mutuels dans les airs et avec la station au sol, ainsi qu'à la retransmission des informations. Nous sommes arrivés 3^e en Coupe des nations, laissant derrière nous des nations de vol à voile telles que l'Allemagne, la Belgique, et, et, et.

Championnats d'Europe de l'Élite [*Kaiser*]

Les 9 jours de cotation du **Championnat d'Europe de Vinon** se sont en partie distingués par des conditions fort difficiles. Mais les pilotes suisses ont lutté très efficacement et obtenu les résultats suivants.

Classe 15 m: Fridolin Hauser (GVV Lägern), 12^e place.
Classe 18 m: Pierre-Alain Desmeules (GVV Gruyère), 13^e rang.
Werner Danz (GVV Pays glaronnais), 14^e rang.
Ouverte: Daniel Rossier (GVV Yverdon), 7^e rang.
Dirk Reich (GVV Knonaueramt), 13^e rang.

Le team était encadré par Erwin Müller.

Lors du **Championnat d'Europe à Ostrow**, les vols se sont déroulés sur 10 jours, mais nos pilotes n'y ont malheureusement pas été aussi brillants. Rene Schönmann (GVV Bâle Fricktal), 28^e rang en classe Standard. Edi Inäbnit / Christian Walter (GVV Berne), 22^e rang en classe Biplace.

Hildi Schönmann accompagnait l'équipe en tant que coach.

Concours internationaux [*Kaiser, Schönmann*]

En 2013 également, les pilotes de l'Équipe nationale de vol à voile (comme de l'Équipe nationale Juniors et du Cadre d'encouragement) ont pris part à diverses épreuves à l'étranger. Voici les plus importants résultats.

13^e Pribina Cup Nitra, du 30.03 au 06.04

Tout est dans l'intitulé. Sans vouloir donner dans la superstition, le chiffre 13 n'a pas porté bonheur aux organisateurs. La 13^e édition de la **Pribina Cup** s'est achevée sans un seul départ, la neige et les inondations ayant empêché d'assurer la compétition. 2 Juniors n'en ont pas moins persévéré jusqu'à cette fin amère: Mario Straub et Yves Gerster. Ils voulaient cumuler de l'expérience pour les Championnats du monde Juniors en Pologne, et s'entraîner au vol en équipe.

Le *concours de Hotzenwald* s'est achevé avec 1 cotation seulement. Jaro Misun (GVV Dittingen) y a remporté le 2^e rang en classe 15 m.

L' *Alpe Adria-Cup* à Feldkirch a été gagnée par Werner Danz (GVV Pays glaronnais).

Hahnweide, du 03.05 au 11.05

2 pilotes parmi nos Juniors ont pris part à cette épreuve. Roger Frei volait en classe Standard, et s'est adjugé le 4^e rang final sur un effectif de 25 pilotes. Volant ensemble en classe Biplace, Reto Frei et Matthias Koch se sont classés 13^e sur 26 participants.

Très populaires chez nos pilotes sont les épreuves du *Klippeneck* (12 participants suisses) et de *Rieti* (6 participants suisses). Nos pilotes ont atteint des places de tête dans les deux compétitions.

Au Klippeneck

Classe 15 m: Manfred Hahn (GVV Birrfeld), 1^{er} rang.

Classe 18 m: Marcel Dünner (GVV Cumulus), 1^{er} rang.

Fredy Zulliger (GVV Bâle Fricktal), 2^e rang.

Ouverte: Guido et Susi Halter (GVV Säntis), 4^e rang.

Fabian Schefer et Simon Gantner, faisant tous deux partie du cadre d'encouragement, ont représenté nos juniors au Klippeneck. Ils ont pu achever la compétition sur un satisfaisant 8^e rang final, Fabian en classe standard et Simon en classe 15m.

Les résultats suivants ont été obtenus en classe Ouverte à *Rieti*.

Stefan Leutenegger (GVV Knonaueramt), 1^{er} rang.

Dirk Reich (GVV Knonaueramt), 3^e rang.

Felix Schneebeili (GVV Knonaueramt), 4^e rang.

Voltige [Küchler]

Le Championnat suisse 2013 de vol à voile de virtuosité s'est tenu du 4 au 6 juin 2013 sur l'aérodrome de Courtelary. Des cotations valides ont pu être obtenues cette année dans les catégories Unlimited et Advanced. Malgré l'organisation irréprochable par les deux groupes: GVV Bienne et GVV Courtelary, pas une seule inscription n'a été malheureusement enregistrée dans la catégorie Espoirs. Le titre de champion suisse est revenu: à Marius Fink sur Swift S-1 en Unlimited, et à Martin Götz sur MDM-1 Fox en Advanced.

Voltige – International

La ville finlandaise d'Oripää (à une cinquantaine de km au nord-est de Turku) était cette année le lieu de tenue des Championnats du monde de vol à voile de virtuosité. Martin Götz, sur le Fox de la SAGA et volant en catégorie Advanced, était hélas l'unique participant venant de Suisse. Martin a été énergiquement soutenu par Beatrice Echter, supportrice de l'équipe. 3 programmes ont pu être accomplis en Advanced, en dépit d'un environnement organisationnel très difficile et d'une météo rendant souvent les vols impossibles. Sur 40 participants, Martin Götz a décroché un honorable 11^e rang final dans la cotation générale.

Voltige – Cours de perfectionnement

Le cours de perfectionnement 4 (formation de base à la voltige) s'est tenu du 29 avril au 5 mai à Courtelary, quasiment comme test principal pour le Championnat suisse. 12 participants et 5 instructeurs de vol y ont effectué un total de 119 vols, sur 5 types d'aéronefs différents. Bilan du cours de cette année: 8 examens ACR réussis et une extension de la voltige supérieure. Particulièrement réjouissante a été la participation de plusieurs pilotes romands, nécessitant d'assurer le cours en deux langues.

2013 a également vu la tenue d'un cours de perfectionnement 5 (formation à la voltige véliplane), du 3 au 8 juin. Mais comme le site de Schänis était inondé une semaine auparavant, il a d'abord fallu attendre le nettoyage de la piste. L'attente a été judicieusement comblée par des briefings et des enseignements de théorie. Dès le mardi, les enseignements et entraînements intensifs ont pu reprendre. Deux instructeurs de vol de la SAGA ont formé les postulants à la voltige supérieure sur

l'ASK 21 de l'ASSAG, et supervisé les vols d'entraînement sur le Fox de la SAGA. À la fin de la semaine, deux élèves ont pu achever l'extension à la voltige supérieure. L'un d'eux a par ailleurs passé l'examen pour l'insigne de performance en bronze.

Rédaction

Le comité de la fédération suisse de vol à voile, de même que Christophe Petitpierre.