

Rapport annuel 2020



SEGELFLUGVERBAND DER SCHWEIZ
FEDERATION SUISSE DE VOL A VOILE
FEDERAZIONE SVIZZERA DI VOLO A VELA

Rapport annuel de la FSVV 2020



Le présent rapport annuel informe sur les plus importantes activités du Comité de la FSVV en 2019. Le Comité entend ainsi fournir une vue d'ensemble des différents domaines. Des informations supplémentaires sont régulièrement publiées sur notre site web (www.segelfliegen.ch). En particulier, tous les procès-verbaux des séances du comité peuvent aussi y être consultés.

Rétrospective du président de la FSVV

Comme pour vraisemblablement la plupart d'entre nous, les douze derniers mois ont été fortement marqués par la pandémie qui perdure.

Bien que l'aviation et donc aussi le vol à voile aient été partiellement très affectés, nous avons néanmoins eu une saison de vol réussie. Ainsi, après le confinement du début d'année, nous avons été gratifiés d'une météo clémente durant l'été et beaucoup d'entre nous ont pu entreprendre de magnifiques et longs vols. Ce qui a toutefois été fortement limité, ce sont certainement les vacances de vol intensif en planeur passées habituellement à l'étranger et le vol de compétition. Toutes les compétitions nationales et internationales ont été annulées et reportées.

Du côté de la fédération, nous avons commencé l'année 2020 normalement – c'est du moins ce que nous pensions! Début mars, alors que le Comité presque complet et les représentants des groupes de vol à voile participaient à l'Assemblée générale à Olten, Pepe Schäuble dirigeait à Berne le cours Teaching & Learning pour les futurs instructeurs de vol. Trois jours plus tard vint la mauvaise nouvelle: six participants et deux membres de leur famille avaient contractés le COVID-19, avec divers degrés de gravité. Heureusement, tous se portent bien aujourd'hui!

La phase suivante a été difficile pour nous tous. D'une part, un certain nombre d'aérodromes étaient fermés et beaucoup de groupes ont cessé leurs activités par solidarité avec nos semblables, permettant toutefois à quelques pilotes vélivoles de profiter d'un espace aérien presque vide et du beau printanier. D'autre part, beaucoup de confusion régnait quant aux prescriptions en vigueur du moment. Nous avons tous été ici confrontés, autorités comprises, à une situation sans précédent. Du côté de la FSVV, nous avons apporté au mieux notre soutien, en adaptant et en préparant les informations et les prescriptions existantes pour le vol à voile, afin de les transmettre ensuite à nos membres. Ici, nous avons toujours poursuivi le même objectif, à savoir de ne pas imposer de restrictions supplémentaires à celles déjà mises en vigueur par les autorités.

Les membres du Comité de la Fédération ont travaillé pendant cette période sur plusieurs autres dossiers complexes, et ont tenu et soumis diverses prises de positions, négociations et entretiens. Au cours des 12 derniers mois, nous nous sommes penchés sur des questions telles que d'autres changements dans le domaine législatif de l'EASA pour les écoles d'aviation, les instructeurs de vol et le personnel d'entretien, sur des adaptations radicales des structures de l'espace aérien, sur les deux fâcheuses questions de l'«english only» et de l'obligation de transpondeur, de même que l'obligation d'un plan de vol, pour ne citer que quelques exemples.

La décision prise à l'automne par Swiss Olympic a été d'autant plus réjouissante: nous continuerons à être classés dans la catégorie 4 pour les quatre prochaines années, ce qui nous permettra d'en bénéficier à l'avenir tant sur le plan organisationnel que financier. Les remerciements vont d'une part à nos sportifs et, d'autre part, à David Leemann et à Davide Giovanelli, ainsi qu'aux collègues du Ressort Sport, qui ont élaboré de nombreux documents de bases.

En plus des diverses organisations, nous avons mené les traditionnels CP(BFK) Samedan et de Voltige. Le CP(BFK) vol de distance a malheureusement été victime de la pandémie et a dû être annulé. De plus, Pepe Schäuble a réussi à mener les cours d'instructeur de vol, le cours de répétition et de perfectionnement pour instructeurs, ainsi que le cours TMG malgré la pandémie, et nous avons pu former cette année 9 nouveaux FI et 4 nouveaux FI-TMG. Un grand merci à Pepe et à ceux qui l'ont aidé et de cordiales félicitations aux instructeurs de vol fraîchement émoulus!

L'année dernière, nous sommes également penchés de façon intensive sur l'inventaire et la discussion sur les exigences futures posées à la Fédération, qui a eu lieu lors de l'atelier qui a suivi l'AG 2020, et la stratégie qui en a découlé. Nous abordons ici des questions telles que le financement de la Fédération, la communication externe et interne, ainsi que la manière dont nous pouvons encore mieux soutenir les groupes affiliés. Il en résulte des formulations d'objectifs et des projets visant à promouvoir davantage l'expérience du vol à voile. Vous en lirez plus dans le présent rapport annuel.

Nous nous sommes également penchés sur la constitution future du Comité. Avec la proposition et l'élection de Felix Deutsch en tant que vice-président et responsable de la stratégie lors de l'AG 2020 de la Fédération, j'ai mis en place et défini ma succession. Comme je l'ai déjà mentionné dans ma lettre de décembre 2020, je démissionnerai du poste de président lors de l'AG 2021 et remettrai le sceptre à mon successeur désigné, Felix Deutsch. M'empruntant le pas, Heinz Bärffuss et Markus Romer cessent aussi leur activité et se retirent du Comité. Au cours des 20 dernières années, Heinz nous a fortement soutenus dans le domaine de l'entretien et de la maintenance, et a ainsi veillé à ce que nous puissions, à l'avenir, continuer de réaliser des travaux de maintenance sur nos planeurs au sein des groupes. En tant que successeur d'Heinz, nous avons pu gagner Mike Hürlimann à notre cause. Lors de l'AG 2021, il se mettra à disposition pour l'élection au sein du Comité. Markus a également oeuvré pour nous pendant 7 ans dans le Ressort Espace aérien. Au cours des dernières années, il a travaillé sur les dossiers exigeants et prenants bien du temps du Redesign TMA Zurich, de Samedan et d'AVISTRAT. Je tiens à remercier ici chaleureusement Heinz et Markus, au nom de l'ensemble du Comité, pour leur soutien et leur coopération au cours de ces dernières années!

En jetant un regard sur les 5 dernières années durant lesquelles j'ai pu diriger cette Fédération, je le fais avec un œil riant et pleurant à la fois. Avec mon Comité, j'ai été à la tête d'une magnifique fédération et ai pu la représenter à l'extérieur comme à l'intérieur. Le soutien que j'ai reçu de vous tous à cette fin a été formidable. J'ai ainsi pu me greffer sur ce que m'avait remis Xappi Mäder et le déve-

lopper, qu'il s'agisse du sport avec la promotion en catégorie 4 de Swiss Olympic ou de l'introduction d'un nouveau CP(BFK). Nous avons également pu former de très nombreux nouveaux FI au cours de ces 5 dernières années et nous avons assuré la relève au sein du Comité avec de nouveaux membres. Tout cela nécessite toutefois beaucoup de temps et, certains soirs après une longue et intense journée professionnelle, je passais encore 5 heures, pour régler les questions en suspens de la Fédération. J'ai également vu que de nombreux membres du Comité faisaient exactement la même chose et apportaient leurs prestations pour nous les pilotes de planeurs. Je tiens à remercier chaleureusement «mon» Comité pour son soutien ces dernières années – cela m'a apporté beaucoup de plaisir et de joie, de pouvoir passer ce temps avec vous. Merci beaucoup pour tout cela!

J'aurais souhaité prendre personnellement congé de vous tous à l'occasion de la CVV 2020 ou de l'AG 2021. Malheureusement, le premier évènement cité a été victime du COVID et j'ai décidé, avec le Comité, de réaliser l'AG 2021 en ligne, afin que nous ne devions pas la reporter, pour finalement la tenir plus tard en ligne.

Je le fais donc maintenant par écrit ici et en ligne lors de l'AG du 6 mars 2021. Merci à tous de la confiance témoignée durant les 5 dernières années!

Dans le même temps, je tiens les pouces à Felix pour l'élection à venir et lui souhaite aujourd'hui déjà beaucoup de succès et de satisfaction dans sa nouvelle fonction de président. Felix, réjouis-toi de moments exceptionnels, que tu pourras vivre dans ce contexte!

Dans ce sens, je vous dis au revoir et à bientôt.

Marc Inäbnit, Präsident SFVS

Sommaire

Stratégie de la Fédération & Projets	4
Ressort Communication	6
Ressort Formation & Flight Safety	7
Flight Safety	12
Ressort Opérations & Infrastructure	14
Maintenance	14
Espace aérien	15
Ressort SPORT	16

Stratégie de la Fédération & Projets

Felix Deutsch, vice-président et président désigné de la FSVV

Élaboration de la stratégie et des objectifs de la Fédération

Partant des besoins identifiés et des changements constatés dans l'environnement de l'infrastructure nécessaire au vol en voile en Suisse, le Comité a décidé, lors de son atelier annuel de novembre 2019, de travailler systématiquement sur ces questions. D'ici l'AG 2021, il conviendra de présenter aux présidents des groupes de vol à voile les tâches et les projets le travail sur lesquels la Fédération doit se concentrer, afin de lutter contre les tendances identifiées et de savoir comment promouvoir efficacement le vol à voile en Suisse. Avec l'intégration de Felix Deutsch, le comité a pu développer la capacité nécessaire. Felix a une longue expérience en tant que pilote de planeur, comme caissier et président du GVV Bienne et professionnellement, il s'occupe également du développement et de la mise en œuvre de projets stratégiques.

Un premier inventaire a pu être réalisé déjà lors de l'AG 2020 à Olten avec les présidents et représentants des groupes de vol à voile présents, sous la forme d'un atelier. Par la suite, les groupes ont encore été interrogés par écrit. L'évaluation et la consolidation des points inventoriés ont rapidement révélé que de nombreux groupes s'occupent de questions identiques ou similaires et que l'évolution du nombre d'élèves et de membres, qui va depuis longtemps dans le mauvais sens, constitue l'un des principaux problèmes. Outre des conditions-cadres fortement aggravées dans les domaines des prescriptions, des conditions, des procédures, des contrôles, de la formation et de l'espace aérien, le vol à voile est soumis à une forte concurrence avec d'autres activités de loisirs et doit offrir des conditions-cadres attrayantes pour attirer suffisamment de jeunes pilotes vers le vol à voile. Dans le domaine du vol à voile sportif, le niveau de performance a encore augmenté. Pour pouvoir rentrer en compétition sur la scène internationale, le cadre national doit pouvoir disposer de conditions de formation optimales et être soutenu. Les exigences permettant de solliciter un soutien financier de Swiss Olympic doivent être satisfaites.

Beaucoup de besoins cités et identifiés se trouvent dans le domaine de la communication. Au cours des dernières années, la Fédération a fait trop peu pour informer ses membres, en français et en allemand, de ses activités intensives, qui sont fournies à titre bénévole et qui assurent les bases de la formation et de la formation continue, de même que pour l'utilisation de l'infrastructure. Outre de nouveaux dispositifs réglementaires et de nouvelles prescriptions, le contexte des offices et administrations concernés a considérablement changé. La perception du vol à voile en tant que domaine récréatif et sportif a régressé dans le public. C'est pourquoi l'intérêt politique de défendre nos affaires accuse également du déclin. Les groupes de vol à voile et la Fédération doivent travailler ensemble sur l'image, en utilisant de manière ciblée les possibilités de communication dans le domaine des médias sociaux et des nouvelles habitudes.

La Fédération peut apporter un soutien accru aux responsables des associations et permettre l'exercice des fonctions également par de jeunes pilotes motivés. Outre des instructions sur des sujets spécifiques, il est nécessaire de mener des campagnes d'image et de soutien publicitaire au niveau national afin de garantir la relève des pilotes et un meilleur ancrage dans la collectivité.

Les objectifs élaborés pour 2021-2023 seront présentés aux présidents des groupes de vol à voile lors de l'AG 2021. L'accent est mis sur:

- Promotion de la communication entre la Fédération, les groupes et les pilotes. Assistance technique et matérielle, questions de sécurité, performances sportives et expériences.
- Investissement dans des mesures de promotion d'image, amélioration de la perception dans le public, accroissement de l'intérêt porté au vol à voile.
- Soutien de campagnes publicitaires à l'échelle nationale et de mesures visant à augmenter le nombre d'élèves et de pilotes dans les groupes.
- Représentation active des intérêts du vol à voile dans l'administration, dans la conception des prescriptions et des règlements pertinents. Intervention en cas de changements et de prescriptions constituant un obstacle à nos activités.
- Formation et formation continue des experts et des instructeurs nécessaires. Organisation de cours de perfectionnement (BFK).
- Garantie de conditions d'entraînement optimales et soutien aux pilotes de compétition, augmentation du nombre de participants et des classements lors des compétitions.

Forts de ces objectifs, les membres du Comité sont convaincus de prendre les mesures appropriées pour promouvoir le vol à voile en Suisse et soutenir les groupes de vol à voile.

Communication interne et mise en place d'une plateforme de travail TIC commune

L'année 2020 a été marquée par les mesures restrictives du COVID-19. Cela n'a pas seulement eu des conséquences importantes sur l'aérodrome et le service de vol. Le Comité a dû tenir les séances prévues en partie sous la forme de conférences en ligne. La décision de lancer une nouvelle plateforme TIC pour une coopération efficace au sein du Comité avait déjà été prise à l'occasion de l'atelier de 2019. Sur la base des éléments existants, David Leemann et Felix Deutsch ont conçu et mis en œuvre un environnement Microsoft TEAMS dans un court laps de temps. Les utilisateurs autorisés œuvrent dans le nouvel espace de travail de la Fédération en fonction des rôles et des thèmes assignés. TEAMS et des canaux sont disponibles pour chaque Ressort, ainsi que les moyens de communication y afférents tels que l'e-mail, la conversation (Chat) et le téléphone. Les données sont stockées et traitées dans le cloud. De par l'intégration de tous les collaborateurs des groupes de travail et de projet un outil performant est à disposition.

Avec la saisie des responsables fonctionnels des groupes de vol à voile dans la liste de contacts de la Fédération, les informations peuvent être adressées directement et sélectivement par la Fédération aux responsables grâce aux listes de distribution définies. Les présidents des groupes de vol à voile sont ainsi soulagés du travail administratif de redistribution. Grâce au principe d'apporter, les informations importantes et utiles peuvent être fournies plus rapidement au bon endroit. La communication interne entre l'association et la Fédération est grandement facilitée. Bien sûr, cela conditionne le retour d'information rapide des groupes en cas de changements organisationnels, afin de permettre l'adaptation des listes d'adresses et de distribution.

À partir de l'expérience acquise, nous allons développer la plateforme et étayer la communication interne. C'est l'une des conditions essentielles pour pouvoir s'acquitter, efficacement et dans les délais requis, des défis qui nous sont posés.

Ressort Communication

Valeria Huber, cheffe du Ressort Communication

2020 n'était pas seulement l'année du nouveau coronavirus, mais aussi celle de la communication. Trop souvent, on ne communique pas très clairement, ce qui peut rapidement conduire à de l'incompréhension et de la méfiance. Une communication conforme au destinataire se caractérise non seulement par un contenu actuel et correct, mais aussi par la transparence et le choix du bon moyen. Il est donc extrêmement important d'examiner et de développer de manière critique et constante son propre comportement en matière de communication.

À la mi-mai 2020, j'ai repris le Ressort Communication de Barbara «Babs» Muntwyler. Grâce à son travail préliminaire dans divers domaines, en particulier le site web, nous avons eu la capacité de nous interroger de manière critique sur notre propre comportement en termes de communication. De cette manière, le ressort a pu évoluer vers de nouvelles orientations stratégiques au cours des derniers mois.

Après que les exigences de la communauté du vol à voile envers la Fédération aient été définies lors de l'AG 2020, la reprise du ressort a également permis de lancer une conception étendue de notre communication et une conception fine du marketing, du sponsoring et des médias sociaux. L'équipe de communication s'est également développée avec l'expansion des activités du ressort. Luca Scheuchzer est responsable du secteur spécialisé Social Media depuis l'été 2020 et Ludwig Binkert nous apporte désormais son soutien en tant qu'expert en conception et mise en œuvre grâce à son expérience en marketing.

Parallèlement au travail de conception détaillé, nous avons déjà pu lancer quelques petits projets. Dans le but d'attirer l'attention sur les manifestations et les activités de la FSVV, nous avons créé un compte FSVV Instagram (@sfvs_fsvv). Nos «Followers» doivent pouvoir obtenir un aperçu aussi profond que possible des compétitions, des cours, voire des manifestations telles que la CVV. De plus, les vidéos et les photos doivent susciter des émotions. L'âge moyen des utilisateurs est d'environ 18 à 35 ans chez Instagram. De nombreux groupes de vol à voile utilisent déjà cette plateforme, certains même avec un très grand succès. Nous sommes heureux d'offrir avec notre canal un complément judicieux aux comptes sociaux des groupes de vol. Un tel instrument est également un bon outil de marketing, avec une notoriété croissante.

Les canaux de communication existants, tels que le Bulletin du vol à voile ou la page d'accueil de la FSVV, ont fait l'objet d'une analyse détaillée et ont été adaptés à la stratégie de communication. Les premiers ajustements sont intervenus dans les domaines du multilinguisme, de l'actualité et de la transparence. Des allègements sont d'autre part recherchés dans l'organisation de manifestations telles que la Conférence du vol à voile annuelle.

Quels que soient les nombreux instruments dont nous disposons à présent, nous nous orientons dans le ressort toujours vers les mêmes objectifs fondamentaux dans le domaine de la communication (voir le rapport sur la stratégie), à savoir:

- Promotion de la communication entre la Fédération, les groupes et les pilotes. Assistance technique et matérielle, questions de sécurité, performances sportives et expériences.
- Investissement dans des mesures de promotion d'image, amélioration de la perception par le public, accroissement de l'intérêt porté au vol à voile.

- Soutien des campagnes publicitaires à l'échelon national et de mesures visant à accroître le nombre d'élèves et de pilotes dans les groupes.

Mais la Fédération ne doit pas tenter de voler en solo – ce n'est qu'en tirant le meilleur parti possible des synergies avec les groupes de vol à voile et en agissant de manière proactive et cohérente que nous atteindrons les objectifs précités. Nous portons tous en nous le feu de la passion pour le vol à voile. Si nous essayons de répandre ce feu vif un peu plus loin, chaque jour, nous pouvons déclencher de grandes choses. La FSVV peut y apporter son soutien et lancer des projets ou des campagnes. Cependant, la mise en œuvre sur le front se fait toujours sur les aérodromes, dans les clubs, à la maison, au travail ou dans le cercle familial et d'amis.

Sans les bénévoles en arrière-plan, il n'aurait pas été possible de se concentrer sur le travail requis par de nouveaux projets. Lucretia Hitz a également poursuivi son travail avec beaucoup de passion et de savoir-faire l'année dernière en tant que rédactrice du Bulletin du vol à voile et m'a toujours soutenu par ses précieux commentaires. Un grand merci aussi à Urs Brühlmeier (Bulletin en ligne) et à l'équipe de l'AéroRevue pour leur collaboration pragmatique et amicale.

Au nom du Ressort Communication, je remercie toutes les parties concernées de leur engagement. Continuons à alimenter notre passion l'année prochaine et à sillonner ensemble de nouvelles routes!

Ressort Formation & Flight Safety

Peter „Pepe“ Schäuble, CFI et chef du Ressort formation & Flight Safety; Roland Bieri, Flight Safety Officer SFVS

Prologue

La voie vers un compte-rendu équilibré de l'année de formation 2020 s'est transformée en une montagne russe émotionnelle. Même avec le recul, la distance nécessaire par rapport aux événements passés n'a pu être appréhendée que lentement.

Au départ, la pandémie mondiale du coronavirus est venue chambouler les affaires du ressort comme une forte lame de proue. Puis sa dangereuse traînée la suivit, défiant maintenant toute la communauté mondiale.

Les signaux longuement attendus émanant de l'Agence européenne de l'aviation ont alors suivi par la publication tardive et bien trop hâtive du règlement d'exécution (UE) 2020/358 le 21 mars 2020, avec son entrée en vigueur le 8 avril 2020. Après un quiproquo administratif entre l'EASA et la Commission européenne, il semble que la décision de l'UE ait dû être reportée dans le temps, tombant ainsi pile dans la phase de mise en œuvre prévue.

Une période d'introduction d'une année s'applique certes à de nombreux changements apportés par la Part-FCL dans le Sailplane Rulebook Part-SFCL. Mais pas pour les changements dans les programmes de formation et pour le passage au maintien continu de la qualification d'instructeur de vol, la Recency FI (S). Il a été difficile de reconnaître à partir des premières publications spartiates que ce changement de système constituait une exigence rétroactive pour de nombreux FI (S).

C'est d'autant plus regrettable car le nouveau recueil de règles spécifique pour le vol à voile, avec de nombreuses innovations, représente un réel progrès et aurait mérité une meilleure entrée en scène.

En tant qu'élément de liaison entre l'autorité et la communauté, le Ressort Formation a été fortement sollicité pour faire avancer les processus nécessaires. Les pilotes de planeurs préfèrent toutefois les ondes orographiques aux vagues de choc liées à la vie politique ou à la pandémie.

Au fil de l'année 2020

De la mi-mars à la fin du mois de mai, il régnait une «météo canon et sans fin», mais dans de nombreux endroits, on ne pouvait pas du tout voler ou que de manières fort limitées. Les biplaces ne pouvaient être «affrétés» qu'en ménage commun, pandémie oblige. Ainsi, la formation et les examens de vol n'étaient pas possibles. Les cours tombaient tous sous le coup de l'interdiction générale de rassemblement.

Le virus se propage

Le ***cours Teaching et Learning*** au début du mois de mars a encore été assuré par les mesures connues à l'époque et a pu être pleinement tenu. Que le virus du Covid-19 était déjà sur la voie de la pandémie ne s'est avéré qu'immédiatement après le cours: six participants et deux partenaires ont été infectés dans l'environnement du cours. Huit pathologies totalement différentes se sont manifestées et, heureusement, seulement avec des effets minimes à long terme.

Le confinement s'invite

Pendant le confinement, de nombreux cours ont dû être déplacés et réorganisés dans le programme annuel de l'école d'aviation de la FSVV, en partie avec de nouveaux participants. Les efforts visant à mettre en œuvre les concepts de protection et les coûts supplémentaires ont été considérables.

Le Sailplane Rulebook EASA Part-SFCL arrive

Le 8 avril 2020, le Sailplane Rulebook Part-SFCL est entré en vigueur. Certains changements étaient attendus, d'autres furent plutôt surprenants. Les règles de mise en œuvre de la SFCL ***dans le domaine FI (S) Recency, la validité continue de la qualification d'instructeur de vol*** ont débouché sur un véritable capharnaüm. Le diable se cachait ici aussi dans les détails. Le télétravail et les réunions virtuelles ont ralenti en supplément le processus d'accord amiable avec l'autorité. Malgré cela, la solution était sur la table peu avant Noël.

Maintien des droits d'instructeur de vol FI (S) selon l'EASA Part-SFCL (Recency FI (S))

La mise en œuvre du changement de paradigme dans le maintien des droits d'instructeur de vol FI (S) en vertu de la SFCL exige désormais la formation de ***formateurs FI (S) («FI for FI»)*** supplémentaires. Ceux-ci devraient être formés en deux cours de quatre jours dès le début de la saison 2021, puis être immédiatement disponibles pour l'examen périodique de tous les FI (S).

Le coût de cette formation relève clairement du domaine du financement de la formation Oafa de la Confédération. Toutefois, sur le plan formel, cette formation n'est pas encore mentionnée dans le règlement, car il y a de nouvelles exigences pondues «au rythme d'une par heure» à l'égard de la population volante, aujourd'hui et en général dans l'aviation.

Le nouveau règlement sur la Declared Training Organisation DTO

La révision du règlement sur la forme organisationnelle DTO exige de nouvelles méthodes de gestion de la sécurité d'une école d'aviation. Cette forme d'analyse des risques devient obligatoire au sein d'une DTO, conformément au principe «***Threat and Error Management***», une manière de procéder pour les organisations dans l'aviation. Cela implique désormais un effort de formation considérable à tous les niveaux des écoles de vol et des clubs. L'école de vol de la Fédération doit également être déclarée à nouveau d'ici le 8 avril 2021, en y intégrant la nouvelle déclaration de sécurité et les ***nouveaux modèles de programmes de formation***.

Tous les programmes de formation (syllabus) ont été réécrits

Les modifications apportées aux programmes de formation selon la nouvelle partie SFCL et les nouvelles exigences formelles de l'OFAC posées aux Training Manuals des écoles d'aviation ont exigé ***une nouvelle édition de tous les modèles de programmes de formation de la Fédération suisse de vol à voile***, datant de 2013/14. Avec un engagement poussé sur le front, les modèles de programmes de formation ont été réécrits dans la Fédération de vol à voile et mis en traduction avec les coûts correspondants. Alors que *Mic Blumer* et *Peter Bregg* en avaient été les auteurs en 2013, la grande «lutte à la culotte» a été maîtrisée en 2020 principalement par *Patrick Hofer* et *David Leemann*. Les nouveaux programmes sont maintenant achevés et disponibles en ligne ***pour les membres de la FSVV à l'adresse suivante: www.segelfliegen.ch***

Et pour QCM sous: <https://www.qcm.ch/wp-content/uploads/QCM-DTO-Informationen-fur-die-Schweizer-Segelflugschulen-nach-Part-SFCL-Dezember-2020.pdf>

Changements personnels dans l'école d'aviation de la FSVV

Des changements personnels interviennent parmi les instructeurs de l'école d'aviation. **Denis Rossier** se retire après près de trente ans de collaboration aux cours de formation des instructeurs de vol ainsi qu'aux cours de l'IAP. Nous le remercions cordialement de son engagement poussé! Denis n'a pas connu de limites dans son engagement de longue date en faveur de son «thème de vie faisant partie de son ADN» et a toujours été rapidement à pied d'œuvre dans tous les projets. Nous sommes très heureux que son jeune frère, **Gaby Rossier**, reprenne ses fonctions sans discontinuités.

Évolution de la formation en 2020

Formation pratique d'instructeur de vol

Dans des cours de deux semaines, à Amlikon en juin et à Yverdon en août, neuf candidats au total ont été formés en tant qu'instructeurs de vol à voile FI (S) et libérés pour le stage pratique. Le cours **d'Amlikon** a été déplacé à grands frais de la salle de théorie au grand atelier pour que les règles de distance puissent être respectées. Le concept de protection comprenait une vitre en plexiglas dans le poste de pilotage ainsi qu'une convention de port du masque. La météo était mitigée, mais a permis de respecter l'ensemble du programme en planification continue. Le cours bilingue à **Yverdon** a bénéficié d'une météo plus favorable, tenant toutefois en haleine les participants par diverses défaillances d'avions-remorqueurs.

Cours d'instructeur de vol TMG 2020

Le cours d'instructeur de vol TMG 2020 a également bénéficié de l'hospitalité de l'aéroport de Berne-Belp, même avec le report à la fin du mois d'août. Quatre participants ont terminé avec succès leur formation d'instructeurs de vol TMG avec un Assessment of Competence AoC. La direction de cours a dû solliciter l'ensemble de son réseau helvétique pour pallier la panne simultanée de tous les avions loués. Le programme a néanmoins pu être respecté.

Les participants se sont exprimés positivement sur les instructions intensives et l'encadrement dans la préparation des vols d'instruction pratiques, en particulier du vol à l'étranger. Cependant, ils désiraient plus de vols avec un instructeur dans le rôle de l'élève. Nous sommes heureux de pouvoir compter sur une équipe émérite sous la direction de **Hans Marthaler**.

Comme postulat de longues années de la FSVV, nous avons proposé le cours d'instructeur de vol TMG en nous réjouissant du soutien par le financement de la formation. Nous étions certains qu'un instructeur de vol TMG doit répondre à des exigences proches de l'instructeur de vol à moteur FI (A). Nous avons toujours considéré le simple «Checkout en fin de journée de travail» selon la FCL, sans formation pour cette fonction, comme une «Minimum Compliance».

L'EASA a maintenant reconnu que cette réglementation FCL comporte des risques élevés. Elle prescrit désormais pour un FI (S) une formation de six heures de vol en bloc pour obtenir la qualification d'instructeur de vol TMG. Nous allons poursuivre ce cours très prisé avec un programme adapté.

CP(BFK) Vol de distance 2020

Le CP(BFK) vol de distance 2020 à Schupfart a une fois de plus suscité un bon écho. Malheureusement, le cours a dû être abandonné sans remplacement à un stade précoce du fait de la pandémie.

CP(BFK) Vol alpin 2020

Le CP(BFK) Vol alpin 2020 à Samedan s'est déroulé avec 13 participants et a été gratifié d'un retour très réjouissant des participants. La bonne météo de la deuxième semaine a certainement contribué à ce succès. Lors d'une visite du cours, seuls des visages motivés ont été rencontrés.

CP(BFK) Voltige 2020

Le BFK Voltige s'est déroulé à Hausen am Albis. Pour la première fois, la formation s'est déroulée selon les nouvelles règles SFCL dans les niveaux de formation «Basic» et «Advanced». Le niveau «Basic» a été étendu à un entraînement de sécurité, pratiquement un «cours de dérapage contrôlé dans la troisième dimension». Au total, 6 participants ont terminé le cours avec succès.

Selon la Part-SFCL, un FI (S) qui souhaite acquérir l'autorisation pour la formation de voltige aérienne doit pouvoir démontrer sa capacité d'enseigner à un formateur FI. La capacité d'enseignement de formation à la voltige ne se gagne pas au loto. C'est pourquoi, à partir de 2021, **une formation d'instructeur de voltige véliplane** sera également proposée lors du CP(BFK) Voltige.

Cours de répétition et de perfectionnement pour instructeurs de vol (CR FI)

Le cours de répétition et de perfectionnement pour instructeurs de vol (CR FI) à Amlikon a trouvé un écho important malgré son report en septembre et n'a pas pu accueillir toutes les parties intéres-

sées. La demande au **Financement spécial CF87** pour la prise en charge des surcoûts liés à la pandémie et pour les participants supplémentaires a été approuvée.

Le CR FI avait déjà été entièrement repensé en 2019, sans supprimer les éléments particulièrement appréciés par les participants. La relation entre la théorie et les vols pratiques est restée inchangée dans le temps. Toutefois, le cours commence déjà le dimanche à midi et dure jusqu'au vendredi soir. Cela permet une activité aéronautique nettement plus suivie, tout en nécessitant également plus d'engagements de la part des instructeurs.

De nombreux éléments du cours visent à améliorer la sécurité aérienne et découlent de la coopération avec le SESE. D'autres contenus tiennent compte des observations faites sur des douzaines d'évaluations de compétences pour FI (S). Le cours satisfait également aux conditions de l'EASA pour le Refresher FI (S).

Le programme aéronautique comprend six missions principales avec des vols en jeux de rôle avec experts. Le sujet de l'instruction aux dangers en vol lent est approfondi sur le plan aéronautique et méthodologique. De plus, les problèmes liés à la formation au décollage autonome sont démontrés dans les vols avec l'ASK 21 MI. Afin de pouvoir mieux évaluer le succès du cours conformément aux exigences du Financement spécial, le cours se termine par un Assessment of Competence.

Formation d'experts FE (S)

Au début de l'été, l'école d'aviation de la FSVV a été de nouveau mandatée par l'OFAC pour la tenue d'une formation d'experts FE (S).

Formation d'instructeur de vol pour l'année 2021

La formation d'instructeur de vol a été annoncée pour l'année 2021, avec la date limite d'inscription à la mi-août 2020. Après le «**Pre Entry Flight Test**» à Buochs en septembre 2020, nous avons pu inviter **neuf candidats** à la clarification théorique et pédagogique en janvier 2021. Pour eux, le séminaire Teaching et Learning est prévu en mars 2021 à Belp et les cours pratiques en juin 2021 à Amlikon et en août 2021 à Bex.

En guise de conclusion

Avec tous les instructeurs de l'école d'aviation de la FSVV, je suis heureux que toute l'activité d'école, certes ambitieuse, se soit à son tour déroulée sans incident. Cela ne nous empêche toutefois pas de nous poser des questions critiques et de réfléchir à des mesures proactives de sécurité. Même si, après le cours Teaching et Learning fortement affecté, il n'y a plus eu d'autres cas d'infection en mars, il faut continuer à penser de manière proactive et critique.

La phase actuelle de mise en œuvre de la Part-SFCL de l'EASA démontre une fois de plus à quel point l'autorité et la communauté de l'aviation ont besoin d'une bonne coopération. En ce qui concerne le rôle d'animation entre l'autorité et la communauté, la Fédération de vol à voile souhaite être entendue des deux côtés et obtenir la confiance nécessaire à une action rapide en la cause. Le Ressort Formation remercie tous les partenaires dans ce sens.

Flight Safety

Du point de vue de la sécurité des vols, l'année 2020 a commencé le 25 janvier avec le Safety Workshop à la «Maison du Sport» à Ittigen. Comme toujours, il y a eu une rétrospective des incidents de la saison dernière, avec quelques leçons à en tirer. Le fait de remplir les plans de vol ATC a été abordé et les annonces obligatoires ont été une fois de plus un sujet à aborder. Cependant, l'accent de l'atelier a été mis sur le fait que le pilote de planeur dispose de plus en plus de données sur différents appareils dans le cockpit. Comment ces données sont-elles traitées efficacement sans que la sécurité aérienne en pâtisse? Les résultats de cet atelier sont à nouveau disponibles sur le site web de la Fédération dans le menu «Sécurité et espace aérien» sous > Sujets > Sécurité aérienne. Ce sujet nous occupera certainement de plus en plus à l'avenir.



La situation exceptionnelle décrétée en mars par le Conseil fédéral en raison de la pandémie du coronavirus a également eu des répercussions sur la sécurité aérienne. L'activité associative et les vols en double commande ont été limités précisément lorsque tous voulaient effectuer leurs vols de contrôle pour l'ouverture de la saison. Ces vols ont dû être déplacés et l'enseignement aéronautique a été pratiquement paralysé. Bien que de nombreux pilotes n'aient pas été en mesure de préparer leur saison retardée de manière optimale, il n'y a pas eu plus d'accidents ou d'incidents que lors d'autres années. Un pilote s'est gravement blessé lors d'une collision avec une ligne électrique en mai. Un pilote suisse est décédé à la suite d'un accident survenu dans la Vallée d'Aoste, un autre accident mortel a été déploré en septembre dans le Jura. Une enquête a été ouverte par le SESE dans 11 cas au total. Malheureusement, en raison du coronavirus, il n'a pas été possible de tenir notre rencontre annuelle auprès du SESE en novembre, c'est pourquoi je ne dispose pas d'informations plus précises sur les enquêtes en cours. D'une manière générale, on peut dire que les risques et les causes n'ont pas beaucoup changé par rapport aux années précédentes. Dans de nombreux accidents où les pilotes n'ont pas été blessés ou que légèrement, beaucoup de chance est entrée en jeu en 2020. Ce qui m'a frappé: dans les accidents mortels survenus au cours des 10 dernières années, c'est que la cause principale est «Collision avec le terrain» (avec ou sans décrochage) dans 80 à 90 % des cas!

En vol à voile (pas seulement en vol de distance...), on arrive parfois dans une situation où l'altitude n'est plus suffisante pour atteindre un aéroport; un atterrissage en campagne étant alors inévitable. Ce n'est certes pas la routine quotidienne pour chaque pilote de planeur, mais la plupart ne qualifieraient pas non plus d'urgence un tel atterrissage. L'ordonnance sur les atterrissages en campagne, qui régit toutes les formes d'atterrissages d'aéronefs (qu'il s'agisse de ballons, de planeurs, d'hélicoptères ou d'avions à moteur) en dehors des aéroports, indique clairement où il est possible d'atterrir avec des planeurs. Ce qui, pour les pilotes de planeurs, signifie un changement de routine par rapport à l'aéroport, est souvent considéré par le simple piéton comme se situant entre l'atterrissage forcé, l'atterrissage en catastrophe, le crash et quelque chose de vaguement interdit. Plusieurs discussions ont eu lieu au cours de l'année dernière sur les atterrissages en campagne, la légalité de cette action ayant été remise en question après l'atterrissage, de manière intéressante en majorité en relation avec des aéroports fermés. C'est pourquoi la Fédération a publié en septembre une information sur ce sujet, afin que le pilote de planeur n'effectue pas une approche finale dangereusement basse en lieu et place d'un atterrissage en campagne plus sûr, par crainte de com-

mettre quelque chose d'illégal. Cette information et un résumé des articles pertinents de l'ordonnance sur les atterrissages en campagne sont disponibles sur le site web sous le titre «Aéro-technique». Pour vous en tant que pilote, il est important de savoir que les atterrissages en campagne sont interdits sur les lieux d'accident ou dans les réserves naturelles. MAIS: l'art. 22 de l'ordonnance sur les atterrissages le dit en substance: *L'atterrissage en campagne est admis sans restrictions temporelles ni géographiques dans le cas d'un aéronef qui se trouve dans l'impossibilité de rejoindre un aéroport et d'y effectuer un atterrissage en toute sécurité.*

Au cours des 20 dernières années, nous avons été «comblés» avec la JAR-FCL, les licences de l'OACI, l'EASA et maintenant la SFCL, argumentant à tout propos que cela simplifie tout et permet d'améliorer la sécurité aérienne. Entre-temps, il n'y a probablement pas que moi et l'OFAC qui avons perdu la vue d'ensemble. A mon avis, une pareille confusion n'améliore pas la sécurité aérienne. Mon travail en tant que formateur d'instructeur de vol et expert dans le cadre de la Fédération suisse de vol à voile m'a contraint à un examen plus approfondi des dossiers. Nous disposons dans le Comité de quelques spécialistes qui ont également investi beaucoup de temps ces dernières années pour mettre en pratique les exigences de l'EASA dans une formation moderne de vol à voile. Les programmes de formation qui ont été introduits en 2015 avec la FCL EASA, constituent une bonne base de formation solide à tous les niveaux. La formation des instructeurs de vol est également de niveau professionnel en Suisse. Le mérite en revient à nos instructeurs professionnels actifs et anciens, qui ont investi des centaines d'heures, en majorité à titre bénévole! Je n'ose pas imaginer dans quel chaos nous nous retrouverions sans ces personnes. L'adaptation à la SFCL, déjà en cours, devrait être la dernière (qui va le croire...), mais elle n'est pas aussi grave qu'elle semble à première vue. Les programmes de formation doivent être adaptés parce que de tout autres formes de formation (avec TMG) sont possibles. Cependant, la formation existante n'a pas besoin d'être modifiée dans une école de vol, si cela n'est pas souhaité. Dans l'ensemble, nous sommes plus flexibles en matière de formation et il y a même quelques simplifications (plus d'expirations de licences, plus de LAPL) lorsque les transitions seront réalisées. J'espère que mon optimisme ne sera pas réduit à néant dans quelques années par les bureaucrates de Bruxelles.

Ressort Opérations & Infrastructure

David Leemann, chef du Ressort Opérations&Infrastructure; Heinz Bärffuss, Maintenance&Entretien; Markus Romer, Espace aérien

2021 a été la première année de la commission Opérations et Infrastructures. La commission «Ops-Infra» regroupe les forces de la FSVV dans les discussions techniques et administratives pour assurer un cadre propice au vol à voile en Suisse. Son travail réside principalement dans l'ombre des discussions avec l'OFAC, Skyguide, EASA et autres. L'année 2021 a vu plusieurs bonnes nouvelles:

- «english only» appartient politiquement au passé. Si l'OFAC n'a pas encore trouvé un concept d'application correct, tous les aérodromes romands profitent désormais d'exceptions et peuvent utiliser le français dans les communications avec les VFR non-commerciaux. La FSVV n'a amené qu'une petite graine à la bonne nouvelle, dès lors un grand merci à l'AeCS et «english only NO!».
- L'OFAC a prêté une oreille attentive au problème des plans de vols pour les vols transfrontaliers en planeur. Après avoir contacté tous les pays limitrophes, elle a clarifié la situation pour l'Allemagne et l'Autriche, pour lesquels le plan de vol n'est désormais plus obligatoire. A défaut, un «laisser-passer pour vol de distance» doit être emporté. L'OFAC continue les discussions avec la France et l'Italie.

Les discussions avec l'OFAC ont parfois été des rattrapages de débordements autoritaires: ainsi, un représentant de l'OFAC a tenté de faire pression sur un pilote. Son tort: d'avoir fait une vache sur un ancien aérodrome (du point de vue du vélivole: un champ vachable bétonné; du point de vue (erroné) du responsable de l'OFAC: une zone interdite à toute forme d'aviation). La FSVV a pris position et soutenu le pilote contre le fonctionnaire en question. Tous les membres de la FSVV peuvent contacter operations@fsvv-sfvs.ch s'ils sont confrontés à des problèmes de nature similaire.

Maintenance

Le règlement (UE) 2018/1142 relatif à l'introduction des licences L Part 66 a été adopté par la Commission mixte le 1^{er} septembre 2019. Jusqu'au 1^{er} octobre 2020, la licence nationale M devait être convertie en la licence L correspondante de la Part 66L en utilisant le formulaire de demande 19. Personne ne savait exactement selon quels critères précis cette conversion devait avoir lieu. Le LBA avait établi un rapport de conversion détaillé, alors qu'en Suisse, quelque chose de semblable faisait défaut. Toutes les licences converties ont reçu l'inscription ATC Transponder Limitation, en bloc.

Jusqu'en août 2016, quelques transpondeurs ont été installés, validés avec la licence M et le bon fonctionnement a été vérifié par un avionicien. L'OFAC en ayant pris connaissance, la Communication technique 90-001-10 du 26.04.2012 a été remaniée de suite est entrée en vigueur le 31.08.2016. De ce fait, aucun détenteur de licence M ne pouvait plus attester le montage de transpondeur, même si celui-ci avait été vérifiée ultérieurement par un avionicien.

L'inscription ATC Transponder Limitation dans la licence L a donné lieu à quelques discussions. La délivrance ultime est venue avec la communication de l'OFAC, annonçant que les premiers examens de licences L pourraient avoir lieu le 30 novembre 2020. Pour lever l'ATC Transponder Limitation, l'examen devait être passé pour le module 12, Avionique. Cette possibilité a été exploitée par les parties intéressées et l'OFAC peut en être remercié.

Pour une nouvelle licence L, des examens théoriques doivent être passés dans les modules correspondants. Or, le module 13 vient désormais s'insérer comme preuve de l'expérience pratique. Un journal de bord correspondant est disponible sur la page d'accueil de l'OFAC.

Si tout était aussi simple: la partie ML est en vigueur depuis le 24 mars 2020. Il s'agit d'une part d'un allègement, car la maintenance et l'établissement d'un certificat de navigabilité permanent sont possibles dans une exploitation combinée (Part CAO), d'autre part, cela implique que les organismes existants doivent désormais se mettre en place. Une exploitation jusqu'ici selon la Part M, Subpart F, qui effectue l'entretien de planeurs et de motoplaneurs, perd son autorisation au 24 septembre 2021, si elle ne peut pas être agréée selon Part ML. Des détails peuvent être consultés dans les règlements pertinents de l'EASA.

Actuellement, les maintenances doivent être validées conformément au règlement d'exécution (CE) 1321/2014, partie ML.

Le programme de maintenance est redéfini dans la partie ML et n'est plus approuvé par l'autorité, mais par la CAO (anciennement CAMO) ou le Pilot Owner. Certains dépassements des délais ou des travaux périodiques peuvent être introduits.

Après environ 20 ans d'activité au sein du Comité de la FSVV, il est maintenant temps pour moi de remettre mon mandat en mains plus jeunes. Je transmettrai volontiers mes expériences. De même, je reste actif dans l'entretien de nos équipements de sport. Mais à l'avenir, je voudrais encore pouvoir vivre de nombreux vols magnifiques.

Je remercie chaleureusement le Comité pour sa coopération et je souhaite une bonne réussite dans toutes les tâches à accomplir.

Espace aérien

Les discussions autour de l'espace aérien sont souvent très intéressées et donnent lieu à de longues discussions. La FSVV a eu l'occasion de participer à l'élaboration d'une stratégie Suisse d'espace aérien à l'horizon 2035, dans le cadre du projet de l'OFAC « AVISTRAT ». En parallèle, les évolutions de l'espace aérien actuelles continuent. Le re-design des TMA de Zürich avance mais à grand peine, sous les yeux attentifs de la fédération.

Les propositions de modifications de l'espace aérien pour 2021 ont dû être refusées vivement par la FSVV : l'OFAC souhaite imposer une nouvelle TMZ sur toute la suisse orientale, avec seulement 3 mois de préavis. A ce jour, les décisions de l'OFAC concernant les modifications qui seront acceptées ne sont toujours pas connues.

Pour les années à venir, la FSVV continuera à s'engager pour un espace aérien accessible simplement à tous. La fédération est convaincue que l'espace est encore suffisant pour satisfaire tous les besoins des usagers en termes d'espace et de sécurité. Une augmentation de la flexibilité dans la gestion de l'espace est requise pour cela. Cette approche ne peut pas être suivie si la FSVV n'accepte pas à son tour les autres usagers dans un partage de l'espace aérien. Ainsi, on parlera dans le futur plus de mixité du trafic (planeur-IFR, planeur-drone par exemple) que de ségrégation.

A moyen terme, plusieurs aérodromes régionaux verront leur espace aérien redimensionné, principalement suite à l'introduction généralisée des procédures d'approche IFR au GPS. La FSVV s'engage

activement dans les discussions avec les aérodromes pour trouver des solutions acceptables pour tous.

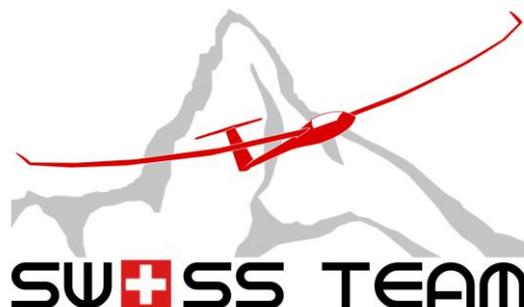
Ressort SPORT

Thomas Frey, chef du Ressort Sport; Pascal Brunner, Swiss Gliding Team Elite; Sergio Magaldi, Swiss Gliding Team Aerobatic et Beat Straub, Swiss Gliding Team Junior

Activités du bureau Sport

L'année sportive 2020

Au Bureau Sport, nous avons tenu en 2020 deux séances à Olten et en vidéoconférence, ainsi que l'atelier de 2 jours à Matt. 5 séances ordinaires du Comité de la FSVV sont venues s'ajouter.



L'IGC Plenary Meeting s'est tenu à Budapest les 6 et 7 mars. Ueli Messmer, en tant que nouvel IGC Delegate de la FSVV, y a participé et a informé les parties intéressées du SGT des derniers développements directement via WhatsApp.

Le règlement SM/JSM/RM Vol de distance a été adopté par le Comité de la FSVV.

Grâce à nos efforts intenses, le vol à voile reste dans la catégorie 4, c'est-à-dire que le soutien du SGT par Swiss Olympic reste inchangé.

Un appel d'offres pour CISIN (Conception des installations sportives d'importance nationale) a été lancé et 4 candidatures sont entrées. Nous envisageons d'établir un ou deux centres de sport de compétition. À cette fin, des fonds supplémentaires seront prévus par Swiss Olympic.

Cette année, deux Juniors ont également pu être soutenus avec une contribution de soutien individuelle considérable. La Fondation à la mémoire de Peter Jeger récompense chaque année de jeunes pilotes qui se sont distingués au sein du JSJT par leur esprit d'équipe et leurs bonnes performances.

Concours

Cette année, le Grand C a contrecarré nos plans. Cela signifie qu'il n'y a pas eu de championnats et de compétitions nationaux et internationaux dont on pourrait faire état dans ces lignes.

Du 27 au 30 août 2020, la Swiss Sailplane Cup (CR) s'est tenue à Courtelary. Malheureusement, la météo n'a pas fait avec et il n'y a eu qu'une seule cotation.

Les 4 et 5 septembre 2020, la Saga Cup (CR) a eu lieu à Schänis. Une et un Junior sont montés sur le podium dans 2 des 3 catégories!

Le Championnat suisse de vol à voile 2020 à Granges a également dû être annulé par les organisateurs. Ils tenteront l'aventure une nouvelle fois en 2021, et nous espérons une meilleure issue permettant d'organiser un championnat suisse à Granges.



Le CSJ 2021 devrait avoir lieu à Bex.

L'ancien CNVV, qui est nouvellement disputé dans l'OLC (Online Contest), comprenant une évaluation de groupe, l'OLC-Champion, les points OLC-Champion et l'évaluation des Juniors, a été suspendu pendant la période de confinement général du 17.03.2020 au 10.05.2020. Tous les vols qui ont été effectués pendant cette période ne sont pas pris en compte dans le classement.

Cette année, des plaintes concernant la discontinuité dans l'OLC ont été de plus en plus nombreuses. Que l'OLC ne soit plus développé est aussi un secret de polichinelle. Nous sommes donc à la recherche de solutions de rechange, étant bien conscients qu'une nouvelle plateforme de concours ne peut s'imposer, que si elle peut offrir une plus-value évidente par rapport à l'OLC largement établie.

Aspects personnels:

Sergio Magaldi a repris le suivi des voltigeurs des mains de *Christoph Meier*. Nous avons déjà appris à connaître Sergio en tant que représentant dévoué de la scène de la voltige véliplane et nous nous réjouissons de poursuivre notre collaboration avec lui.