

Rapport annuel 2019

Rapport annuel de la FSVV 2019



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

La Fédération suisse de vol à voile a connu une année couronnée de succès, qui s'est terminée à Lau- fon par la Conférence de vol à voile très bien fréquentée et formidablement organisée par le GVV Dittingen.

Le début de l'année a toutefois été marqué par quelques turbulences. À fin 2018, nous avons été informés par l'OFAC que de nouveaux articles de loi entreraient en vigueur à partir du 1.1.2019 et qu'entre autres l'„english only“ serait introduit pour les radiocommunications. En collaboration avec l'AéCS, des représentants de la Suisse Romande, nous avons abordé le sujet, qui nous a occupés tout au long de l'année et a trouvé une issue favorable. Actuellement, il n'est pas encore connu, quand l'OFAC inversera la vapeur, afin que la communication sur les aérodromes sélectionnés puisse à nouveau se faire dans la langue nationale aussi vite que possible. Du côté de la FSVV, nous tenons à ex- primer notre profonde gratitude à Matthias S. Jauslin et Chris Nicca de l'AéCS, ainsi qu'aux collègues romands entourant Gaby Rossier et à tous ceux qui nous ont soutenus dans ce sujet difficile.

L'année en revue a débuté avec l'assemblée générale du 2 mars 2019 à Olten. À l'occasion de l'AG, il a été pris congé d'Hildi Schönmann, Fridolin „Frigg“ Hauser et de David Leemann du Bureau Sport, qui ont aussi été remerciés

Au cours de l'année passée, nous nous sommes rencontrés lors de six séances du Comité et lors d'un atelier de deux jours, au cours duquel nous avons planifié les priorités de l'année à venir. De plus, diverses séances et discussions ont eu lieu dans les différents ressorts. Je considère la coopération au sein du Comité comme très amicale et constructive. Je considère la coopération au sein du Comité comme très amicale et constructive. Par ailleurs, diverses rencontres formelles et informelles ont eu lieu avec nos partenaires nationaux et internationaux (OFAC, SESE, Forces aériennes, skyguide, Aéro- Club, EGU, IGC, etc.) afin, d'une part, d'échanger nos idées et d'autre part, de faire part de nos pré- occupations. Je suis particulièrement heureux que tous les groupes d'âge ainsi que les deux genres soient représentés au sein du Comité. Nous sommes ainsi idéalement positionnés pour répondre aux besoins de tous nos membres. Lors de l'AG GV 2020, Roland Lüthi du Ressort Espace aérien, Barbara Muntwyler du Ressort Communication et Christoph Meier du Ressort Sport démissionneront. Je suis ravi que nous ayons trouvé trois successeurs, Valeria Huber (Communication), David Leemann (Es- pace aérien) et Sergio Magaldi (Sport), qui nous soutiendront à l'avenir. Je voudrais également men-

tionner ici que nous sommes à la recherche d'un successeur de Heinz Bärffuss pour le Ressort Technique. Nous nous réjouissons de chaque successeur potentiel.

Lors du hearing des présidents de l'AG 2017, nous nous sommes fixé pour objectif de mettre davantage l'accent sur la promotion de la relève. En 2019, nous avons pu mettre l'accent sur la promotion de la relève avec la mise sur pied d'un cours de perfectionnement (CP) pour vols de concours sous la direction de David Leemann à Gruyère et d'une autre édition du CP pour vol de distance réintroduit en 2018, sous la direction de Roland Bieri. En outre, sous la direction de Georg Krenger et de Dominic Planta, nous avons une nouvelle fois tenu le CP éprouvé et très prisé à Samedan. Par ailleurs, David Leemann et Davide Giovanelli ont créé l'année dernière un concept pour l'encouragement de la relève, que nous introduirons dans le Swiss Junior Gliding Team à partir de la saison 2020.

Sur le plan aéronautique, tout ne s'est malheureusement pas toujours passé comme prévu en 2019. Nous avons perdu deux camarades dans un accident durant la dernière saison de vol. Peter Kälin et Philippe Rey du VVC Valais sont décédés accidentellement le 23 juin dans leur ASG 32 au Sex Noir (VS). Je souhaite beaucoup de courage aux proches de Peter et Philippe.

Nous nous sommes également engagés fortement sur la scène politique. En plus du sujet «english only» évoqué en guise d'introduction, nous avons aussi travaillé sur des sujets relatifs à l'obligation de plan de vol ainsi qu'à une introduction possible d'une obligation de transpondeur. De plus, le thème de l'espace aérien de Zurich, qui en va de la nouvelle conception de la TMA et de la CTR et affecte ainsi divers aérodromes et groupes de vol à voile de la région, nous a fortement sollicités. Plusieurs rencontres ont également eu lieu avec l'OFAC et skyguide sur le thème de l'espace aérien de Berne, avec le soutien de la FSVV. Je tiens ici à remercier notre président central et conseiller national Matthias S. Jauslin, ainsi que notre secrétaire général Yves Burkhardt, et enfin les autres représentants du CC pour leur soutien indéfectible et leur coopération dont ils ont fait preuve.

En ce qui concerne le transfert des écoles d'aviation sous le régime EASA, la procédure à suivre est également devenue plus claire. Avec effet immédiat et jusqu'au plus tard en avril 2020, les écoles de vol peuvent soumettre leur déclaration pour devenir une DTO (Declared Training Organisation). Pour cette raison, nous avons converti avec succès l'école de vol de la FSVV en une DTO en 2019.

Enfin, je tiens à tous vous remercier de votre soutien et votre confiance dans le Comité. Je remercie également mes collègues du Comité qui m'ont soutenu au cours des 12 derniers mois. Ce fut un grand plaisir de travailler avec vous et je me réjouis de l'année à venir!

Cordiaux remerciements

Marc Inäbnit, président de la FSVV

Communication de la FSVV

Barbara Muntwyler, Ressort Communication FSVV

Cette année également, Lucretia Hitz a poursuivi son travail de rédactrice en chef du **Bulletin du vol à voile** avec une passion et un savoir-faire énormes. L'équipe de rédaction, composée de Lucretia et de Babs, s'efforce ainsi de prendre en compte le plus grand nombre de facettes possibles du vol à voile. Un grand merci à Urs Brühlmeier, qui a conçu l'an dernier les bulletins en ligne, et à l'équipe de l'AéroRevue, pour leur coopération amicale et dépourvue de complications.

L'équipe rédactionnelle a eu beaucoup de plaisir à lire les nombreuses histoires passionnantes, qui lui ont été proposées par la communauté du vol à voile. Nous profitons de cette occasion pour remercier tous les **auteurs** et **autrices externes**! La rédaction se réjouit aussi de recevoir, lors de l'année à venir, de nombreux textes, de courts reportages et des photos particulièrement réussies pour le site web. Si un auteur externe souhaite publier un article dans le bulletin, nous le prions de contacter Lucretia Hitz à temps, car nous ne disposons que d'un nombre limité de caractères par numéro.

Après le lancement du **site web** en automne 2018, l'année 2019 a été entièrement consacrée à son évaluation. De nombreux commentaires enthousiastes nous sont parvenus après sa mise en service, mais aussi quelques voix critiques et des propositions d'amélioration. Nous remercions tous ceux et celles qui ont pris le temps d'examiner attentivement le site web et qui nous ont envoyé des commentaires constructifs. De cette façon, nous pouvons continuellement améliorer notre site web et l'adapter au plus près des besoins de la communauté vélivole.

Nous souhaitons également garder le site web un peu plus interactif que les années précédentes. Tous les pilotes de planeurs sont donc invités à partager leurs histoires et leurs images sur la nouvelle plate-forme. Pour ce faire, vous voudrez bien envoyer les photos et comptes rendus simplement par e-mail à Babs. Nous profitons de l'occasion pour vous remercier encore une fois de tous les envois – les photos qui nous sont parvenues sont toutes fabuleuses!

L'application «Slack» a remplacé le forum. «Slack» est accessible via le lien situé sur la page d'accueil du site web ou directement sous segelflug.slack.com. Vous êtes de la partie après une inscription unique par e-mail et votre propre mot de passe. Des informations supplémentaires et des conseils pour utiliser Slack sont également disponibles sur le site web: www.segelflug.ch → Ta fédération → Notre engagement envers toi → Forum. Nous sommes conscients que pas tout le monde n'est encore convaincu de la solution avec Slack. Cependant, il est important pour nous de laisser le temps à la nouvelle solution de se roder, avant d'examiner d'éventuelles alternatives.

Les **échanges** entre **pilotes de parapente et autres usagers de l'espace aérien**, lors de la soirée de l'espace aérien de la Swiss XC-League à la Maison des Sports à Berne, ont montré que nous pouvons beaucoup apprendre les uns des autres et l'importance d'un échange direct entre les différents utilisateurs de l'espace aérien. Des représentants de l'OFAC, des Forces Aériennes et de skyguide étaient également présents. Thomas Frei a participé à la table ronde pour nous les vélivoles. Cet événement sera aussi proposé dans l'année à venir. Nous nous réjouissons de la participation du plus grand nombre possible de pilotes de planeurs!

Après la période intensive passée au Comité de la FSVV, il est temps pour moi de prendre (provisoirement) congé de celui-ci: comme je poursuis actuellement ma formation professionnelle, je dois me

retirer le cœur gros de la Fédération. Je remercie très chaleureusement mes collègues pour les années instructives et passionnantes passées au sein du Comité. Je suis très heureuse, qu'avec **Valeria Huber** nous ayons pu trouver une **successeuse** jeune et dynamique. Je suis sûr qu'elle enrichira le Ressort Communication. Je souhaite plein succès à l'équipe Communication et vous remercie d'ores et déjà de votre engagement!

Bureau Opérations

Peter „Pepe“ Schäuble, Ressort Opérations et CFI FSVV

Résumé

En 2019, pour la première fois, nous n'avons pas tenu de formation de base pour instructeurs de vol à voile en raison d'un manque d'inscriptions. En revanche, l'école de vol de la Fédération suisse de vol à voile SFVS a connu un record de candidats l'année précédente avec 16 participants.

Le cours de répétition et de post-formation pour instructeurs de vol réédité à Amlikon a suscité beaucoup d'intérêt et n'a malheureusement pu accueillir tous les intéressés.

Le cours d'instructeur TMG 2019 s'est de nouveau déroulé à l'aéroport de Bern-Belp. Quatre participants ont terminé avec succès leur formation d'instructeurs TMG avec l'évaluation des compétences correspondante (AoC, Assessment of Competence).

Le cours de perfectionnement de vol en montagne a pu être organisé avec un nombre maximal de participants et a reçu en général de leur part des commentaires plus que réjouissant.

Le CP de vol de distance à Schupfart a suscité un grand intérêt. Malheureusement, le temps n'était pas particulièrement encourageant. Quelquefois, on s'est rabattu sur l'initiation et l'entraînement pour des décollages au treuil.

Le cours de perfectionnement de voltige 2019 n'a pas pu être réalisé vu le manque d'inscriptions.

Dans le domaine de *l'administration des CP*, nous avons pu compter «pendant des décennies» sur les services dévoués de Georg Krenger. Il n'est pas encore fatigué. Mais dans l'intérêt d'un bon passage de relais, Reinhold Müller, GVV Winterthour, administrera les cours CP pour nous à l'avenir.

Nouvelle intégration *des experts en vol à voile sous contrat avec l'AéCS*: début 2019, l'OFAC avait résilié les contrats de travail de tous les experts/examineurs de vol. Avec le Secrétariat central de l'AéCS, une solution a pu être trouvée pour les experts-examineurs alors «apatrides».

Depuis le 29 décembre 2019, *l'école de vol à voile FSVV est aussi enregistrée en tant que DTO*.

Cours de répétition et de post-formation pour instructeur „FI CR“

Le FI CR a été complètement revu pour 2019, sans pour autant supprimer les éléments particulièrement appréciés par les participants.

Le rapport temps entre la théorie et les vols pratiques reste inchangé. Toutefois, le cours débute désormais le dimanche après-midi et fini le vendredi soir. Cela permet d'avoir nettement plus d'activité de vol, ce qui nécessite alors plus d'engagements de la part des instructeurs.

De nombreux éléments du cours visent à améliorer la sécurité de vol 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).

La demande d'aide financière par le financement spécial de l'aviation selon la LA 103, Oafa (fonds CF87) a été acceptée et rend le cours d'une semaine supportable pour toutes les écoles de vol.

Les long briefings des participants et des instructeurs ont été remodelés thématiquement et satisfont donc également aux conditions de l'EASA pour le cours «Refresher» FI (S).

Le programme de vol comprend six missions principales avec des vols en jeux de rôle avec des experts. Le sujet d'instruction des dangers en vol lent est approfondi en vol et avec méthode. De plus, les problèmes liés à la formation au décollage autonome sont démontrés lors de vols en 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.

Le nouveau concept a manifestement été bien accueilli. Le cours était complet avant la date limite d'inscription.

Cours d'instructeur TMG en avril 2019 à Berne

Cette année, le programme éprouvé du cours a pu être mis à la disposition de quatre participants. La météo a permis de mener sans problème l'ensemble du programme.

Lors du vol à l'étranger, une crevaison s'est produite sur un avion du cours à la suite d'une usure normale. Malheureusement, le personnel de maintenance local n'a pas été en mesure d'effectuer l'opération de maintenance, plutôt assez simple, selon la réglementation européenne et ceci aussi sur le plan administratif. Il a donc fallu déplacer du personnel par avion, ce qui a renchéri le cours.

Les participants ont formulé des commentaires très positifs sur les instructions intensives et l'encadrement dans la préparation des vols d'instruction pratiques, en particulier du vol à l'étranger avec respectivement un instructeur dans le rôle d'élève. Nous sommes heureux de pouvoir compter sur une équipe émérite sous la direction de **Hans Marthaler**.

Nous profitons de l'occasion pour remercier les groupes de vol qui mettent chaque année leurs avions à notre disposition.

Voltige

Le cours de voltige 2019 en tant que cours de perfectionnement n'a pas pu être réalisé vu le manque d'inscriptions.

Avec l'introduction du nouvel **EASA Sailplane Rulebook**, des changements importants sont attendus, y compris dans le domaine de la voltige aérienne. D'une part, il y aura à nouveau les deux autorisations différenciées «Basic Aerobatic» et «Advanced Aerobatic», ce qui a déclenché un «froncement de sourcil audible» chez les **spécialistes de la SAGA**. Les représentants de la FSVV au sein de tous les groupes d'experts de l'European Gliding Union EGU se sont battus sans succès contre cette évolution.

À l'avenir, le dit privilège de licence ACR (voltige aérienne), ne sera plus d'inscrit dans la licence. L'école de vol formatrice confirme uniquement le niveau de formation (Basic ou Advanced) dans le carnet de vol. Je me permets de douter que l'on puisse à l'avenir encore parler de voltige aérienne pour le niveau «Basic», vu que seuls les éléments suivants sont encore inclus :

- Looping positif
- Vrille
- Vol en montée de 45°
- Wingover

Cours de perfectionnement de vol en montage en juin 2019 à Samedan

L'équipe éprouvée d'instructeurs de vol expérimentés sous la direction de **Domenic Planta** et administrée par **Georg Krenger** a apporté compétence et expérience de vol dans les Alpes lors d'un autre cours à guichets fermés et très apprécié par les participants.

Étant donné que les vols sur de longues distances dans les Alpes doivent être considérés comme un sport de haut niveau tant sur le plan physique que mental, il convient de se féliciter du vif intérêt remporté par le CP de vol en montagne.

Cours de perfectionnement vol de distance sur le Plateau 2019 à Schupfart

En avril/mai 2019, nous avons pu proposer un autre CP vol de distance sous la direction de **Roland Bieri** à Schupfart.

L'intérêt réjouissant rencontré surtout chez les pilotes fraîchement breveté(e)s nous donne confiance pour surmonter l'«écart» de niveau très discuté existant entre après l'acquisition de la licence et la maturité pour le vol de plaisance et de distance, ou l'accès à un camp de vol.

Domage que la météo nous ait mis du plomb dans l'aile. L'entraînement spontané de décollage au treuil en remplacement de vol de distance sous la pluie a certes été bien accueilli, mais n'a pas pu enthousiasmer les jeunes pilotes de distance dans la même mesure.

L'échange avec nos amis vélivoles allemands et la discussion avec de jeunes femmes pilotes montrent que nous pourrions garder un bon nombre de jeunes femmes pilotes dans le sport s'il y avait plus d'exemples de femmes pilotes. En ce sens, il serait souhaitable d'attirer davantage d'instructrices de vol pour les équipes d'instructeurs de vol de nos CP.

Cours de perfectionnement vol de concours

Une fois de plus, nous avons pu bénéficier des idées et de l'énergie de **David Leemann** du GVV Bex. Pendant quatre jours, avant le Championnat régional de Gruyères, les participants ont été initiés aux secrets de la compétition et aux particularités de la région par des coaches expérimentés.

Une préparation de vol accompagnée et une attribution de tâches personnalisée ont permis d'acquérir de la routine et de diminuer le niveau de stress entre le briefing et la ligne de départ. Il a été démontré à quel point il peut être difficile en Suisse de proposer des compétitions sans parcours alpins, ce qui est essentiel lors de l'initiation.

Processus d'inscription et d'examen pour les candidats de l'année 2020

La formation des instructeurs de vol pour 2020 a été notifiée sur Internet et par courrier adressé aux écoles de vol à voile avec un délai d'inscription fixé à la mi-août 2019.

Après de nombreuses discussions lors de contact avec les candidats et les écoles de vol, il était une fois de plus clair qu'il y a toujours plus fréquemment des problèmes de dates chez les candidats qui pourraient être évités par des éclaircissements effectués sur la base de la publication.

En ce qui concerne les dates des examens d'admission, des concessions de dates ont permis d'y remédier avec les efforts appropriés. Nous souhaitons supporter cette charge pour nos candidats au vol à voile. Pour les cours, il n'en va pas de même.

Notre système de formation dépend toujours de la coopération avec les groupes et les écoles de vol. Nous devons nous assurer à ce que seuls les candidats qui sont soutenus par les groupes de vol et qui ont la souveraineté et la compétence sociale nécessaires soient annoncés.

Malgré plusieurs interventions du groupe d'experts de l'EGU (European Gliding Union) auprès de l'EASA, une expérience de vol minimale de 100 heures de vol et 200 atterrissages reste la condition préalable imposée aux candidats instructeurs de vol.

Après le «Pre Entry Flight Test» à Buochs en septembre 2019, nous avons pu inviter **neuf candidats** à la clarification théorique et pédagogique en janvier 2020.

Sont prévus pour eux, le séminaire Teaching and Learning (français-allemand) en mars de même que les cours pratiques (en allemand) en juin à Amlikon et (français-allemand) en août à Yverdon.

Nouvel intégration des experts en vol à voile sous contrat avec l'AéCS

Début 2019, l'OFAC a résilié les contrats de travail de tous les experts/examineurs de vol. Cela aurait signifié que les experts auraient dû se muer en «entrepreneurs indépendants» dans un «marché libre d'examen de vol».

Afin d'éviter un chaos et la perte d'experts reconnus et appréciés, nous avons cherché et trouvé une solution avec le Secrétariat central de l'AéCS. Les experts sont nouvellement employés par l'AéCS en vertu du droit du travail et sont techniquement soumis à l'OFAC par le biais du «Code of Conduct» et par la réglementation de l'EASA.

Cela signifie que depuis cette année, un candidat à l'examen reçoit une note d'honoraires de l'AéCS et une facture de licence de l'OFAC. Globalement, les coûts sont donc légèrement inférieurs à ceux facturés précédemment par l'OFAC. Alors que les experts de vol à moteur œuvrant sur le «marché libre d'examens de vol» ont considérablement augmenté leurs honoraires, les experts de vol à voile maintiennent le barème de tarifs pratiqués depuis plus de trente ans.

Nouvelles formes d'organisation pour les écoles de vol

Sous la pression des associations EGU et Europe Air Sports, l'EASA a simplifié ses règles rigides concernant la forme d'organisation des écoles de pilotage de l'aviation légère. Désormais, toutes les écoles de vol qui ne sont pas actives dans la formation de pilotes professionnels peuvent choisir la

forme d'organisation simplifiée «Declared Training Organisation». Elles peuvent ainsi éviter l'énorme charge administrative d'une «Approved Training Organisation».

Dans la forme d'organisation DTO, il n'y a aucune restriction sur les privilèges de formation d'une école de vol à voile. Même la formation et le rafraîchissement des experts de vol peuvent figurer parmi les activités de l'école de vol à voile.

Externalisation de la supervision des écoles de vol de l'aviation légère par l'OFAC

Sur mandat du Parlement, l'OFAC a externalisé la supervision des écoles de pilotage de l'aviation légère et l'a déléguée à la société QCM à Berne-Belp. La société QCM s'est assurée à cet effet les compétences et l'expérience de **Patrick Hofer**.

Patrick Hofer s'occupe de l'enregistrement et de la supervision des écoles de vol DTO pour l'aviation légère (vol à moteur et à voile) depuis début 2019.

Afin de faciliter le travail de déclaration des écoles de vol de la FSVV, la Fédération suisse de vol à voile a aussi bien préparé les documents types que les programmes types de même qu'un guide détaillé pour l'enregistrement en tant que DTO.

Déclaration DTO de l'école de vol de la FSVV

L'école de vol de la Fédération suisse de vol à voile FSVV a été enregistrée en tant que DTO le 29 décembre 2019. Le portefeuille des activités de formation de l'école de vol de la FSVV comprend aussi bien des filières de formation liées aux licences telles **que FI (S) et voltige aérienne**, que des cours purement axés sur les compétences tels que les **cours FI TMG, CR FI et les cours de perfectionnement**.

Collaboration avec l'OFAC

Comme lors des années précédentes, le partenariat et la coopération avec l'autorité de surveillance ont été fructueux en 2019 dans les domaines de la formation et de la sécurité. En particulier, la formation des cadres dans le vol à voile bénéficie d'une coopération mûre et fondée sur la confiance avec la section Affaires économiques en termes de financement de la formation et d'efforts de sécurité (fonds CF87).

Flight Safety

Roland Bieri, Flight Safety Officer FSVV

Du point de vue de la sécurité des vols, l'année a commencé le 26 janvier avec le Safety Workshop à la Maison des Sports à Ittigen. En plus des thèmes traditionnels, l'atelier a porté sur la «sécurité aérienne moderne»: comment prévenir de manière proactive les accidents et les incidents. Dans le cadre d'un Worldcafe, les discussions ont été assidues. Les résultats de cet atelier sont disponibles sur le site web de la Fédération dans le menu «Sécurité et espace aérien» sous > Thèmes > Sécurité de vol.



En 2019, nous avons eu à déplorer l'accident d'un ASG 32 en Valais avec deux morts. Les dix autres accidents ou incidents graves enregistrés étaient des rapprochements dangereux, des contacts avec le sol au décollage ou en vol de pente ainsi qu'une collision avec un deltaplane. Avec en partie beaucoup de chance, toutes les personnes impliquées ont survécu à ces événements. Les risques et les causes n'ont pas fondamentalement changé par rapport aux années précédentes.

Le système suisse de l'obligation d'annoncer les incidents et accidents reste un sujet récurrent. Les non-bureaucrates ne comprennent pas vraiment le fait que la partie impliquée doive s'annoncer à deux endroits différents et qu'il existe même une troisième adresse pour les aéronefs disparus. D'une part, la Fédération de vol à voile tente de rendre le système existant compréhensible et, d'autre part, elle exerce aussi une pression pour que tout soit simplifié à moyen terme. En cas de doute, il n'est jamais faux de composer le numéro de la REGA: 1414, ou +41 333 333 333 à l'étranger.

Deux accidents se sont produits dans le sud de la France, la collision avec un deltaplane en Autriche. Étant donné que chaque accident est en principe examiné par l'autorité du pays dans lequel il s'est produit, des services d'enquête étrangers ont également été impliqués. S'il reste des questions après le premier interrogatoire, celles-ci parviendront alors souvent aux personnes concernées via le SESE. Dans ces cas, cependant, le SESE agit habituellement comme centre de renseignements; il n'est pas impliqué dans les enquêtes. En cas de problèmes (linguistiques, juridiques), le secrétariat de l'Aéro-Club de Suisse fait office de point de contact. Une assistance dans les situations de crise est également disponible auprès de la Fondation Mayday: <https://www.stiftung-mayday.de/>.

Entretien des aéronefs

Heinz Bärffuss, Maintenance et entretien FSVV

En mars 2019, un nouveau système de pesage avec trois plates-formes a été mis en service. Sur demande, ces balances peuvent être empruntées par des détenteurs de licences auprès de la FSVV.

Enfin: 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. Ainsi, depuis le 1^{er} octobre 2019, les licences nationales M peuvent être converties en licences selon Part-66L sur demande adressée à l'autorité compétente. Certaines restrictions pourront être consignées lors de cette conversion. Il est donc essentiel de soumettre toutes les formations complémentaires (licences de pilotage, examen de radionavigation, etc.) en même temps que le formulaire 19. À partir du 1^{er} octobre 2020 les travaux ne pourront plus être validés avec la licence nationale M. Toutefois, la licence Part-66L autorise son détenteur à valider également des travaux sur des aéronefs EASA qui ne sont pas immatriculés HB.

La Part ML tant attendue (règlement d'application (UE) 2019/1383) devrait entrer en vigueur le 01.02.2020. Une période transitoire jusqu'au 24.09.2021 est accordée pour l'adaptation des nouveautés dans les entreprises de maintenance. Les entreprises de maintenance doivent déposer activement une demande de conversion avec le formulaire 2. L'OFAC acceptera de telles demandes seulement à partir du 24.03.2020. Les formulaires mentionnés (Form 2, Form 19) se trouvent sur le site web de l'OFAC.

Programmes de maintenance selon Part ML: ces programmes d'entretien n'ont plus besoin d'être approuvés par l'autorité compétente. Ils sont déclarés par une CAMO ou par le détenteur.

Malheureusement, il n'est pas encore possible de proposer des cours de formation pour l'obtention de licences L Part 66, car diverses questions demeurent en suspens. La plate-forme www.easa-66.eu d'Otmar Bender offre une possibilité de formation. Pour de nombreux modules, il existe des documents théoriques et des questions de test pour les examens. Des examens de licence L sont déjà proposés par le LBA et Austro-Control. L'OFAC offrira également des possibilités d'examen sous peu.

Espace aérien

Roland Lüthi et Markus Romer, Ressort Espace aérien FSVV

L'année 2019 a commencé avec le thème marquant «English only pour l'ensemble du trafic aérien en Suisse», gratifiant l'ensemble de l'aviation générale d'un début d'année plus que brusque. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un véritable sujet concernant l'espace aérien, le Bureau Espace aérien y a également été confronté. En raison de son intérêt primordial, ce sujet a été porté dans l'arène politique par le président de l'AéCS Mathias Jauslin et a pu être bouclé avec succès lors du second semestre de l'année (les langues nationales peuvent être utilisées dans la radiocommunication).

Après la radio, d'autres désagréments menaçaient, s'agissant de la refonte de l'espace aérien de Zurich. L'OFAC a présenté les nouvelles structures (CTR, TMA) autour de Zurich. Cette proposition reposait sur une approche «White Paper», qui aurait rendu pratiquement impossible le vol à voile sur les aérodromes placés actuellement sous la TMA de Zurich. Le point décisif de cette proposition (en termes négatifs) est le fait que skyguide ait pris pour base du design les valeurs tampon développées en interne par l'OFAC. En raison des réactions négatives de tous les domaines de l'aviation, l'OFAC a présenté une version 2 de la nouvelle refonte en novembre. Comme le vol à voile n'était pas le seul affecté, l'AéCS a repris la coordination et la collecte de solutions issues de la communauté de l'aviation générale. Divers ateliers, appelés «Stakeholder Involvements» sur la refonte de l'espace aérien, ont été annoncés pour le premier trimestre de 2020.

Lors des futurs meetings de l'équipe centrale, le nouveau concept tampon de l'OFAC (qui n'a jamais été soumis à une procédure de consultation) continuera d'être un sujet majeur. De plus, l'utilisation de la «boîte à outils» (HX, LS-R, etc.) posera un défi majeur dans le cadre de l'analyse des problèmes et de l'élaboration de solution. Cela est dû au fait que l'OFAC, tout comme skyguide, continue de se compliquer l'existence au lieu d'utiliser l'outil «listening squawk» de manière judicieuse et à bon escient.

À ce stade, nous tenons à remercier sincèrement l'ensemble du réseau de l'aviation générale (à savoir Yves Burkhardt, Chris Nicca, Chrigel Markoff et Philipp Hauser ainsi que Matthias Jauslin).

En plus de ces deux défis majeurs, trois ajustements mineurs ont été apportés à la structure de l'espace aérien 2020.

1. Le secteur LB de la CTR de Berne est converti en une TEMPO LS-R82 Lima Bravo et correspond de ce fait à une structure officielle de l'OACI. Nous remercions vivement les collègues du GVV Berne, qui nous ont ici soutenus avec la FSVV.
2. La RMZ Granges est limitée en permanence à 2000 ft GND. Par rapport à la CTR (4500 ft GND), nous gagnons 2500 ft d'espace aérien.
3. Les LS-R pour planeurs dans la région de Samedan sont recentrées sur des points marquants du terrain et classées en classe E (grandes distances par rapport aux nuages). Ceci afin que les approches IFR vers Samedan puissent aussi être effectuées en toute sécurité lors des activités vélivoles.

La vision Avistrat est encore en cours de traitement et les traductions dans les langues nationales français et italien manquent. La prochaine étape du programme Avistrat est l'élaboration d'une stratégie.

Ressort SPORT

*Pascal Brunner, Thomas Frey, Christoph Meier et Beat Straub,
Ressort Sport FSVV*

Activités du Bureau sport

Thomas Frey

Au Bureau sport, nous avons tenu en 2019 quatre réunions à Olten, ainsi que l'atelier de deux jours à Matt. L'année dernière a été placée sous le signe du concept pour la promotion du sport de compétition pour le vol à voile et des adaptations correspondantes des règlements concernés.

Cette année aussi, deux juniors ont 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.

Malheureusement, au cours de l'année en revue, il n'a pas été possible d'organiser de championnat suisse de vol à voile. L'organisation pour l'année à venir est assurée et le CS de vol à voile aura lieu du 1^{er} au 5 juillet 2020 à Granges.

Les représentants de l'OLC n'ont malheureusement pas renouvelé les contrats avec la FSVV et ne sont plus prêts à coter et à dresser séparément la liste du classement du Concours national de vol à voile CNVV, avec ses propres règles relativement compliquées. Nous avons donc décidé de prendre le règlement officiel OLC pour le nouveau CNVV à partir de 2020.

Aspects personnels:

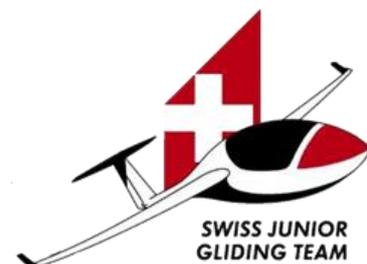
Christoph Meier a démissionné après de nombreuses années en tant que coach des voltigeurs. Nous tenons à remercier Christoph pour la coopération agréable et constructive au sein du Comité de la FSVV et du Bureau Sport. Je suis heureux que *Sergio Magaldi* se soit déclaré prêt à sauter dans la brèche et je me réjouis de travailler avec lui.

Avec *Ueli Messmer* nous avons également pu trouver un nouveau IGC Delegate motivé.

Swiss Gliding Team: Vol de distance, Juniors

Pascal Brunner

La saison des Juniors commence habituellement par le briefing de saison. Cette année, nous avons été les hôtes du GVV Cumulus à Amlikon. En plus de quelques nouveaux visages parmi les pilotes, nous avons pu également accueillir Pascal Brunner comme nouveau coach.



Chaque année l'un de nos moments forts d'un point de vue sportif est bien sûr le Championnat suisse Juniors son. C'est pourquoi 18 pilotes de toute la Suisse se sont rendus à Dittingen au début du mois de mai, cela en dépit du fait que les perspectives météorologiques étaient plutôt modestes. Néanmoins, nous avons pu obtenir une cotation le premier jour, même si la journée a été très ardue et que seulement 2 pilotes ont pu franchir la ligne d'arrivée. Les jours suivants n'ont cependant pas permis de cotation valable, et le samedi, nous avons même été recouverts d'une telle quantité de neige, de sorte qu'une tente ou l'autre se soit retrouvée aplatie

par cette charge. Toute l'équipe du GVV Dittingen peut être complimentée et remerciée cordialement pour le fait d'avoir mis en place un CSJ inoubliable pour les pilotes, grâce à un engagement vraiment remarquable.

Le nouveau champion suisse Junior est Simon Gantner (GVV Winterthour), suivi par Remy Hirt (GVV Bienne) et Glenn Borer (GVV Dittingen).

Cette année, nous nous sommes aussi déplacés l'étranger. Fin juillet, 5 pilotes de notre équipe ont participé aux Championnats du monde Juniors: Pascal Zollikofer et Simon Gantner dans la classe Club ainsi que Nico Jägli, Tizian Steiger et Jonas Pitschen dans la classe Standard.

Le tout grand coup d'éclat ne nous a malheureusement pas souri. Néanmoins, dans les classements quotidiens, tous nos pilotes ont au moins atteint une fois le 6^e rang, voire mieux. Trois de nos pilotes ont même pu recevoir un prix pour une place sur le podium quotidien. C'est très réjouissant, car cela montre que notre équipe est largement positionnée. Cela a suffi en conséquence pour le 7^e rang du classement par nations, ce qui est un résultat très solide pour notre petite nation véli-vole.

Cette année encore, les Juniors ont pu à nouveau recevoir du soutien sous différentes formes de nombreuses et différentes parties. Que ce soit de la part du Club des 100, de l'Association des Vétérans du vol à voile, de la Fondation Peter Jeger ou alors de nombreux pilotes qui se tiennent à la disposition de nos pilotes de par leurs conseils et astuces sur les aérodromes. Merci beaucoup de ce large soutien.

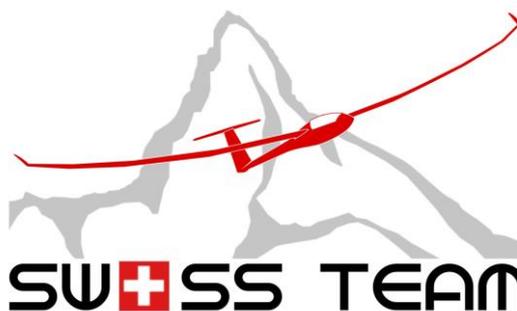
Swiss Gliding Team: Vol de distance, Élite

Beat Straub

L'équipe de vol de distance Élite 2019 se composaient des pilotes suivants:

ACKERMANN Christoph S., BRUNNER Pascal, BÜHLMANN Martin, CRONJÄGER Rainer, DANZ Werner, DESMEULES Pierre-Alain, Dünner Marcel, FRIEDLI Rolf, GERSTER Yves, HAAS Jürg, HALTER Guido, HAUSER Fridolin, INÄBNIT Eduard, KÄPPELI Mark, KELLER Jürg, KELLER Peter, KOCH Matthias, LANGENEGGER Jonas, LEEMANN David, MAUCHLE Dominik, MESSMER Ulrich, MISUN Jaroslav, MISUN Patrick, MISUN Roman, REINER Michael, ROSSIER Daniel, ROSSIER Gabriel, SCHÖNMANN René, SPRUNGER Sven, SÜTTERLIN Thomas, ZIMMERMANN Raphael, ZLOT Stefan, ZULLIGER Fredy

La saison a déjà débuté en hiver avec deux entraînements hivernaux à Benken et Bassersdorf, excellentement organisés et animés avec compétence par Jürg Haas. L'accent a été mis sur la préparation théorique pour les concours internationaux à venir en 2019. Durant Pâques, des journées intensives d'entraînement ont suivi à Aalen, organisées par Rainer Cronjäger.



Du point de vue sportif, les Championnats d'Europe à Turbia et à Prievizda ont certainement été les temps forts de la saison 2019. L'Équipe nationale suisse a obtenu les résultats suivants dans des conditions difficiles et face à une concurrence extrêmement forte:

EGC Turbia (POL), 11 au 25 mai 2019

- Team-Captain: Delia Flury
- 18m: Yves Gerster, rang 26/28
- 20m/biplace: Mark Käppeli/Matthias Koch, rang 14/14

EGC Prievidza (SVK), 7 au 20 juillet 2019

- Team-Captain: Jonas Pitschen
- Classe club: Davide Giovanelli, rang 28/31
- Classe standard: Pascal Brunner, rang 27/29

Malheureusement, aucun organisateur n'a pu être trouvé pour le Championnat de Suisse 2019. Cela signifie que les pilotes n'ont pas pu se mesurer au niveau national et qu'ils ont dû obtenir tous leurs points de qualification pour l'Équipe nationale dans des compétitions internationales. Les CM 2020 se tiendront à Granges (SO).

La sélection de l'équipe nationale pour 2020 se présente comme suit:

WGC Stendal-Borstel (GER), 26 juillet au 7 août 2020

- Team-Captain: Delia Flury
- 18m: Rolf Fridli, Michael Reiner
- Ouverte: Yves Gerster, Jürg Haas
- 20m/biplace: Rainer Cronjäger / Stefan Sidler

WGC Châlons-Ecureuil sur Coole (FRA), 8 au 22 août 2020

- Team-Captain: Raphael Wicki
- Classe club: Simon Gantner, Guido Halter
- Classe standard: David Leemann, Tizian Steiger
- 15m: Mike Hürlimann, Nico Jägli

Pour clôturer la saison 2019 et bien démarrer en 2020, l'ensemble du Swiss Gliding Team s'est retrouvé à Olten pour le briefing SGT, sous la direction des coaches Pascal Brunner, Christoph Meier et Beat Straub. L'objectif principal était de tirer les leçons de la saison 2019 et de planifier les saisons à venir, 2020 et 2021.

Swiss Gliding Team section voltige

Christoph Meier

Beaucoup d'aides et de pilotes au CS 2019 de voltige véliplane à Thoun.

Voltige véliplane

Un Championnat suisse de voltige véliplane a de nouveau eu lieu cette année. Les nombreux participants ont démontré à nouveau l'attrait en augmentation de notre discipline de vol à voile. Les compétitions ont pu se dérouler dans trois classes. Ce que j'ai apprécié le plus personnellement, c'était le nombre de participants dans la classe des espoirs, la catégorie Sportsmen, et qu'une sportswoman y ait également pris part. 9 pilotes et une



pilote ont volé dans cette classe remportée par Pascal Zollikofer. Dans la classe Advanced, 6 pilotes ont également concouru pour briguer le titre de champion suisse. Christian Syfrig y est parvenu avec le Fox de la SAGA. Chez les Unlimited, il s'agissait plutôt de faire un point de la situation pour Jonas Langenegger, qui a changé d'Advanced à Unlimited et passé sur le Swift. Son sparring-partner autrichien Sigi Mayr l'a défié, mais Jonas a remporté ce duel. Il devrait ainsi être fin prêt pour les CM Unlimited en 2020. Son changement et sa promotion ont également été suivis par la TV et devraient être diffusés à la télévision au printemps 2020.