

Rapport annuel 2011 de la FSVV

Le présent rapport annuel informe sur les plus importantes activités du Comité de la FSVV en 2011. 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 touchant au personnel

[Mäder] Pour ses agissements et travaux en 2011, le Comité s'est axé sur les objectifs suivants:

- Préserver et promouvoir le vol à voile en Suisse.
- Évaluer les opportunités et identifier les dangers de bonne heure.
- Aborder et solutionner les problèmes de manière réfléchie.
- Gérer les moyens financiers selon des principes d'économie.
- Informer ouvertement et dans la transparence.

Pour le traitement de ses tâches, le Comité s'est réuni en 2011 lors de 7 séances et

d'un atelier. Parallèlement se sont déroulées diverses séances dites "de bureau", durant lesquelles les travaux dans les Ressorts individuels ont été coordonnés. L'année 2011 a amené quelques changements pour notre Comité, les membres ci-après ayant connu des réaffectations dans leurs rôles.

- Felix Kaiser a repris la mission de Sepp Allenspach, comme coach de l'Équipe nationale.
- Pepe Schäuble est désormais en charge de l'école d'aviation et de la formation.
- Philippe Kùchler représente le vol de virtuosité, succédant à Christian Schmid.
- Xappi Mäder a succédé à Mic Blumer dans le rôle de président.
- Mic Blumer demeure au Comité, et s'occupe des affaires internationales.
- Le Comité est soutenu par Urs Brühlmeier (qui œuvre à l'AéroRevue) et par Urs Ribi (qui gère le site Internet).

L'organigramme valide se trouve sur le site web de la FSVV. La collaboration au sein du Comité est des plus constructives et collégiales. Ceci est d'autant plus important que la charge pesant sur ses membres est parfois très lourde, et que toute cette mission est assurée bénévolement. Les vélivoles romands sont sous-représentés dans notre Comité, et ceci depuis des années. Tous les appels n'ont rien donné, et la situation ne s'est pas améliorée.

Dans la communication en particulier, nous avons procédé à quelques adaptations à partir de 2011. Nous informons nettement plus souvent, en allemand et français, sur tous événements, incidents et innovations actuels. Pour ce faire, nous utilisons notre site web: www.segelfliegen.ch. Pour 2012 également, poursuivre la publication de nos communiqués en allemand et français reste une priorité. Étant donné que pour la communication, il est de plus en plus recouru à Internet comme aux e-mails (au lieu des médias imprimés), le Comité de la FSVV a décidé que le Bulletin du vol à voile, occupant jusqu'à maintenant 4 pages dans l'AéroRevue, y serait réduit à 1 page. En outre, seuls devront paraître sur le Bulletin: les "headlines" et les renvois aux articles complets, consultables sur le site web.

La **Conférence 2011 du vol à voile** s'est tenue à Aigle, magnifiquement organisée par le Groupe de vol à voile de Bex - Les Martinets. Cette manifestation a été un grand succès, avec très bonne fréquentation (considérant le voyage relativement long pour les Suisses alémaniques).

Évolution des effectifs des membres

[Mäder] Il est inquiétant de voir la **baisse du nombre des vélivoles actifs** depuis des années. En 2011 par bonheur, il a été formé 20 % de vélivoles en plus que lors des années précédentes. Pour maintenir nos effectifs toutefois, il faudrait former chaque année, dans toute la Suisse, une soixantaine de vélivoles supplémentaires. Ces dernières années, de nombreux groupes de vol à voile ont lancé leurs propres programmes de promotion de la relève, et nous verrons quel en sera le succès.

Politique

[Mäder] La Suisse n'étant pas membre de l'UE, nous n'avons aucune influence au plan politique sur l'élaboration des décrets de l'UE. Mais nous n'en avons pas moins l'opportunité de nous investir en faveur de nos intérêts, de concert avec nos collègues européens. C'est pourquoi la FSVV collabore activement au sein de l'EGU, de même que l'AéCS dans Europe Air Sports (avec René Meier). Ce coûteux travail est éminemment précieux et efficace. Nos collègues des autres pays expriment constamment leur opinion hautement positive quant aux connaissances et à l'engagement affichés par nos représentants suisses.

À l'avenir également, ce n'est pas dans l'espace aérien que nous autres vélivoles trouverons le repos. En raison de l'augmentation du trafic et de l'usage de l'espace

aérien inférieur par les Forces aériennes, nous continuerons d'être soumis aux pressions. Pour y faire face, nous devons avancer des arguments valables, et donc nous rallier nos partenaires. Des solutions ne pourront être mises en œuvre que lorsque l'appui des autres parties impliquées nous sera assuré. Après maintes discussions cependant, on ne peut se défaire de l'impression que l'âge du transpondeur s'imposera aussi pour les vélivoles. Pour pouvoir encore parcourir certains espaces aériens, l'usage du transpondeur ne manquera pas d'être nécessaire à l'avenir.

L'évolution technique de ces dernières années permet aujourd'hui, sur des aérodromes régionaux, des procédures d'approche IFR assistées par GPS. De nombreux projets se trouvent actuellement en phase de planification. Si l'OFAC devait ne pas autoriser de telles approches IFR dans l'espace aérien Golf, nous serions confrontés à des exigences de création de nouvelles CTR autour de ces aérodromes. Il est donc essentiel que l'OFAC mette en œuvre la réclamation de l'AéCS, et rende aussi possible les approches IFR dans l'espace aérien Golf.

En matière de **finances**, nous vous renvoyons aux comptes annuels de la Fédération suisse de vol à voile. Nous voyons s'accumuler les nuages pour ce qui est de leur évolution, vu les baisses de recettes de la FSVV suite au recul du nombre de membres et des divers soutiens (de SwissOlympic, par exemple). Pour tirer parti de toutes les opportunités, le Comité souhaiterait se renforcer dans le domaine du sponsoring et recherche un soutien énergétique dans ce sens.

Aspects juridiques

[Dünner-Graf] En 2011, dans le domaine juridique, la FSVV a surtout été active en matière de prises de position et de procédures de consultation.

La FSVV a fait valoir ici les aspirations suisses spécifiques au vol à voile dans diverses requêtes et projets de loi, émanant de Suisse et de la zone UE comme de fédérations internationales amies, en prenant par exemple position sur différentes NPA's et requêtes du DAeC. La représentation de la FSVV s'est ensuite effectuée vis-à-vis de (et avec) l'AéCS, des autres fédérations et des membres.

Sous l'égide de l'instance de compétence juridique de l'AéCS, un échange est intervenu à maintes reprises sur des thèmes tant spécifiques au vol à voile que transdisciplinaires, en particulier dans le cadre de la Révision partielle 2 de la Loi sur l'aviation.

De nombreuses requêtes directes issues de membres de la Fédération ont été retransmises pour traitement à l'avocat Peter Häberli, qui assure le renseignement juridique gratuit de l'AéCS pour l'ensemble de ses disciplines.

International

[Blumer] Les principales activités de l'année passée ont été les prises de position sur les propositions de réglementation de l'EASA, dans les domaines des opérations, des licences de pilotes et des réglementations des écoles d'aviation. Ceci se déroule systématiquement en étroite collaboration avec l'AéCS et les collègues étrangers au sein de l'EGU (European Gliding Union).

La fin novembre a vu la publication, dans le Journal officiel de l'UE, du Règlement (UE) n° 1178/2011 „déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile“. Derrière ce titre compliqué se dissimule la réglementation des licences de vol par l'EASA. Ces réglementations de l'EASA doivent entrer en vigueur le 8 avril 2012. Un délai de 3 ans est accordé aux pays membres pour l'introduction, ceci qui vaut aussi pour la Suisse. L'OFAC mettra en œuvre ces nouvelles règles de l'EASA (subdivisées en tranches qui soient supportables) durant les prochaines années. Les dispositions d'exécution (DE) sont encore en cours d'élaboration à l'EASA, raison pour laquelle

les modifications par rapport à l'actuelle réglementation du vol à voile en Suisse ne peuvent être définitivement évaluées. Il est néanmoins sûr que selon l'EASA, tous les pilotes vélivoles doivent posséder un Medical valide.

Sont encore en suspens au début décembre 2011: les prescriptions pour les écoles d'aviation, bien que l'introduction soit aussi prévue pour le 8 avril 2012. Comme le montrent les documents disponibles jusqu'à présent, toutes les écoles de vol à voile doivent remplir les conditions d'une ATO (Approved Training Organisation) de l'EASA. Ce qui devrait impliquer quelques travaux administratifs. L'OFAC entend apporter son appui à cette réorganisation.

Le Comité de la FSVV, ayant déjà informé sur ce sujet lors de la Conférence du vol à voile, est prêt à soutenir par ses conseils les groupes et écoles dans leurs futures reconversions.

Le développement d'un espace aérien européen uniforme est suivi attentivement. Aucune activité spéciale ne s'impose encore pour l'instant.

Opérations

École d'aviation

[Schäuble] En 2011, les activités de formation et de perfectionnement des instructeurs de vol à voile ont été de nouveau placées sous une bonne étoile. Dans leur totalité, les cours n'ont été entachés par aucun accident ni incident.

En début d'année, telles de légères lueurs d'orage à l'horizon, se sont annoncés les changements encore peu concrets découlant du processus législatif de l'EASA. Grâce à ses contacts réguliers comme à sa participation aux conférences s'y rapportant, Emil Blumer peut nous tenir constamment au courant des nouvelles exigences à attendre des autorités.

Il apparaît toutefois au fil de l'année qu'autant pour nos canaux et processus de formation et de perfectionnement des instructeurs de vol, que pour l'exploitation des écoles suisses de vol à voile, nous ne serons confrontés à aucune innovation fondamentale.

Pour l'accréditation des écoles d'aviation comme „Approved Training Organisation“ (ATO), la réalisation de manuels d'exploitation ("Operation Manuals", OM) et la détermination plus précise du cadre de l'école seront nécessaires. Mais ceci sera plutôt de nature administrative.

Dans divers groupes de vol à voile de Suisse romande, on assiste à un changement de générations dans les cadres. Quelques groupes enregistrent aussi une croissance de leurs effectifs d'élèves. Telles devraient être les raisons du nombre agréablement grand, cette année, de candidats-instructeurs de vol provenant de Romandie. Tenant compte de cet état de choses réjouissant, nous proposerons que l'un des deux cours de l'année prochaine soit assuré en français.

Examen théorique et pédagogique d'instructeur de vol, début février 2011 à Berne

Sur quatorze participants à l'examen théorique et pédagogique d'instructeur de vol, ce sont finalement dix participants qui ont été invités au cours „Teaching and Learning“ à Berne.

Cours „Teaching and Learning“, début mars 2011 à Berne

Du 4 au 6 mars 2011, dix participants ont assisté au cours méthodico-didactique d'instructeur de vol, assuré dans la base fédérale sur l'aérodrome de Berne.

Durant ce cours, la fusion des fondements méthodico-didactiques de Markus Hösli

avec les éléments issus d'autres branches de l'aviation, marqués par la pratique et l'expérience, a progressé avec succès d'un nouveau pas. Le cours a continué d'accorder un poids majeur à la stimulation des candidats, ainsi qu'à l'élaboration commune d'options pour gérer les pics de surcharge et les chutes de ressources, partout connus dans le quotidien de la formation.

Il a été tenu compte de l'ample éventail des types d'apprentissage et de la formation préalable de nos élèves dans la formation au vol à voile, au travers du traitement d'études de cas.

Les feed-back des participants ont été de nouveau très positifs. Une prolongation d'un jour pour le cours a été réclamée par certains participants, mais cette requête se heurte à des doutes quant à la compatibilité d'une sollicitation temporelle élargie avec le système de milice.

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 comptant deux participants de l'année précédente (dont la participation avait été ajournée), ce sont au total 12 candidats qui ont été invités aux cours d'instructeurs de vol à Locarno et Amlikon, pour la formation pratique.

Cours pratique d'instructeur de vol, deuxième moitié en juin 2011 à Locarno

Après une annulation suite à un accident de sport, cinq participants sont apparus à Locarno pour le cours. Tous ont achevé leur formation avec succès, et c'est bien la dernière fois dans l'histoire qu'un stage aura connu une fréquentation aussi ample.

L'hétérogénéité des nombreux usagers de l'aérodrome de Locarno, de même que la grande distance aux organisations déterminantes, ont compliqué la coordination quotidienne dans le déroulement du cours. Celui-ci ne s'en est pas moins achevé sur un bilan positif.

La défection pendant plusieurs jours d'un expert lors du cours (pour raisons professionnelles) a pu être compensée sans préjudice: un "rattrapage" possible grâce à l'intervention spontanée d'Emil Blumer qui, comme suppléant également, se tient constamment à disposition pour la tenue des cours.

Cours pratique d'instructeur de vol, première moitié de septembre 2011 à Amlikon

Les six candidats conviés se sont tous présentés au cours dispensé à Amlikon. Dans l'attente d'une météo favorable, les participants ont été convoqués deux heures plus tôt, pour entamer convenablement par avance leur pratique aérienne lors des "long briefings".

Le beau temps a été ensuite au rendez-vous. Ainsi le programme complet de formation a-t-il pu être respecté, sans aucune réduction et avec les approfondissements nécessaires. Contribution majeure à cette réussite: le cours a pu s'assurer les services d'une parfaite cuisinière "cordon-bleu". À quoi s'est ajouté que son conjoint s'est tenu à tout moment à disposition comme opérateur de treuil, permettant de tirer parti de quelques vols (sous une base des nuages plutôt basse) pour l'enseignement de l'emploi du treuil.

Il a donc été possible de former l'ensemble des participants jusqu'au stade d'instructeur de vol avec usage du treuil. Le cours s'est finalement achevé avec succès pour tous les candidats, par un "skill test" chez l'inspecteur de l'OFAC en charge du vol à voile.

Processus d'inscription et d'examen pour les candidats de 2012

La formation des instructeurs de vol pour 2012 a été notifiée sur Internet et par courriers adressés aux groupes de vol à voile, avec clôture des inscriptions fixée au 20 août.

C'est pourtant après cette échéance que les inscriptions ont littéralement commencé à pleuvoir. Signalons en particulier le chiffre étonnamment élevé de six candidats venant de Suisse romande. Cette motivation réjouissante émanant de nos cantons francophones s'est manifestée immédiatement après l'adoption de dispositions appropriées, pour proposer les deux examens et les cours de formation en français. Grâce à l'engagement de Michel Barras, les examens de certification, tant aéronautiques que pédagogico-théoriques, ont pu être assurés en français.

Examen d'admission aéronautique pour 2012, fin septembre 2011 à Buochs

Les vols d'examens pour l'admission à la formation d'instructeur de vol en 2012 ont été effectués durant quatre journées aéronautiques à Buochs. Seul un participant n'a pas satisfait aux conditions. Tous les autres postulants ont été conviés à l'examen pédagogico-théorique, pour la fin janvier 2012.

Examen pédagogico-théorique d'admission, fin janvier 2012 à Berne

Les examens pédagogico-théoriques se tiendront du 31 janvier au 2 février 2012, sur la base fédérale à Berne. La première journée d'examens sera assurée en français, pour les candidats romands. 13 postulants se sont inscrits au total pour ces trois jours d'examens, dont quatre candidats et une candidate venant de Romandie.

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

Sur les deux cours de répétition proposés, le deuxième (à Yverdon) n'a pas pu être assuré par manque de participants. Le premier cours (à Courtelary) s'est déroulé avec grand succès, selon les réactions des participants. Et là encore, ceux-ci affichaient un mélange varié de toutes les régions de Suisse. Il en est résulté un échange intéressant et fructueux sur les méthodes et moyens des diverses écoles.

Une vrille de formation sur ASK-21 (avec rétablissement correct réalisé lors du deuxième essai seulement) a donné lieu à d'intensives discussions sur le sens et la finalité des entraînements aux vrilles, dans le cadre de l'initiation aux dangers lors de la formation de base.

La discussion a été également menée en profondeur au sein du Comité de la FSVV, comme avec l'inspecteur de l'OFAC. On peut dire en résumé que les objectifs y relatifs dans la formation d'instructeur de vol restent inchangés, les aspects dominants dans la formation de base demeurant, comme précédemment, l'identification, la sortie et la prévention des vrilles.

Expert pendant de longues années mais atteignant septante ans cette année, Peter Bregg met un terme à son activité d'expertise. Mais fort heureusement, nous pourrons continuer à compter sur son appui apprécié lors de la tenue des cours de perfectionnement.

Flight Safety

[Bieri] L'atelier "Flight Safety" s'est tenu en janvier, avec comme sujets principaux: „voler parmi les parapentes" et „dégager en cas d'avertissements FLARM". En commun, tous les participants ont élaboré des lignes de conduite quant au comportement dans ces situations critiques.

Les mois du printemps nous ont gâtés par leur météo de vol propice. Revers de la médaille toutefois: une accumulation d'incidents et d'accidents. Mais une analyse facile a pu être effectuée partout, chaque cas étant catalogué comme causé par une „défaillance humaine". De fait, l'homme n'étant par nature pas né pour le vol, bien

des accidents sont dus à son comportement naturel. Cette constatation nous amène à pousser plus loin les analyses d'accidents et d'incidents. Comment pouvons-nous influencer sur notre comportement, pour rendre le vol plus sûr? Ce sera l'un des thèmes du "Safety Workshop" 2012.

Lors d'un décollage au treuil à Mollis en avril, un DG800 a fait une abattée sur l'aile droite à une quarantaine de mètres de hauteur, blessant mortellement son pilote. Deux autres accidents se sont en outre produits, faisant deux blessés graves. En août encore, nouvelle série de trois accidents, avec un mort et deux vélivoles grièvement blessés. Ces accidents sont arrivés lors d'un décollage remorqué, d'un décollage autonome et d'un décollage au treuil; deux se sont produits lors d'atterrissages en campagne, un autre encore survenant en vol libre. Aucun "fil rouge" n'est véritablement visible... si ce n'est éventuellement le comportement humain?

Les sujets traités dans le bulletin de sécurité 2011/1 ont été l'association "Filet de sécurité", le remorquage par Ecolight, la position du centre de gravité et les violations de l'espace aérien. Dans le deuxième bulletin de sécurité (ayant malheureusement suivi peu après), le thème principal était le décollage au treuil (pour cause d'événement actuel), associé à des réflexions sur la préparation mentale avant le départ ("departure briefing").

Dans les "Refreshers" pour instructeurs de vol, il a été reconnu que la vrille, dans l'initiation aux dangers sur ASK-21, comporte ses pièges. Des possibilités d'amélioration ont été discutées, et nous aborderons aussi ce thème lors du "Safety Workshop".

En novembre s'est tenue la rencontre annuelle avec le BEAA, présentant des informations liées aux enquêtes sur accidents en cours.

Les diverses publications de la Fédération ne semblent pas parvenir partout „à la base“, comme on le souhaiterait. J'estime cette situation insatisfaisante, et nous nous efforcerons d'améliorer les voies de communications.

Il est important d'avoir un bureau "Flight Safety" à la Fédération suisse de vol à voile. Toutes les pistes y convergent, et possibilité nous est donnée d'atténuer les risques potentiels (pour autant qu'ils soient identifiés). C'est en fin de compte chaque pilote qui se bâtit lui/elle-même sa sécurité personnelle, et ceci ne peut être délégué. Je vous souhaite à tous une saison 2012 parfaitement sûre.

Entretien d'aéronefs

[Bärfuss] Après la formation de préposé au matériel assurée avec succès, s'achevant sur l'examen de Licence M en 2012, on a pu constater avec satisfaction que les connaissances acquises ont été également appliquées. Mais quatre conversations téléphoniques en début d'année ont montré qu'il subsiste quand même des questions en suspens. Pour ce qui est de la "Pilot Owner Maintenance" particulièrement, des incertitudes existaient quant aux activités autorisées ainsi qu'aux documents à employer. Les certificats dits "de remise en service" continuent de causer des difficultés ou de se heurter à l'incompréhension. En principe, un certificat de remise en service doit être délivré pour tout travail terminé. Signalons spécialement qu'après l'achèvement de tous travaux nécessaires pour l'exploitation sûre d'un aéronef, un certificat de remise en service est émis.

En juillet, Heinz Bärfuss et Franz Meier (ASEA) se sont rencontrés pour une discussion sur les exigences et la formation requises pour l'obtention de la licence S, de spécialiste-expert en travaux sur aéronefs de construction bois et mixte.

La CT 73.920-12 émise par l'OFAC (portant sur les intervalles entre pesées pour aéronefs) stipule une nouvelle pesée obligatoire tous les dix ans, si d'autres documents impératifs ne prescrivent pas un intervalle plus bref. Ceci a entraîné un usage intense des bascules mises à disposition par la FSVV. Je remercie tous les utilisateurs pour leur maniement soigneux de ces bascules, ainsi que pour l'organisation des transports de ces appareils d'un aéroport à l'autre.

De nombreuses questions sont encore ouvertes, concernant la reprise des Licences M de l'OFAC dans les Licences L de la Part M de l'EASA. Lors de la Conférence du vol à voile à Aigle, Emil Blumer a pu communiquer les informations suivantes.

Décision de l'EASA Committee, prise en décembre 2010

„The Agency shall submit an opinion to the Commission including proposals for a simple and proportionate system for the licensing of certifying staff involved in the maintenance of ELA1 before 28 September 2013.“

GA-Workshop, EASA Part M. du 27 octobre 2011

Les plus importants aspects critiqués par les parties prenantes sont les suivants.

- „The format of Part M is too complicated for GA and not easy to understand.“
- „AMC's only in English.“

Nous attendons donc, pleins d'espoir, ces facilitations encore inconnues. En sus des nouvelles tâches administratives, nous ne devons pas oublier non plus l'accomplissement scrupuleux des travaux de maintien en état.



Espace aérien

[Oswald] L'année courue n'a vu que peu de changements visibles dans la structure de l'espace aérien, mais de nombreuses modifications mineures touchant surtout le vol à voile.

Ainsi a-t-on remarqué, sur les nouvelles cartes de l'OACI et du vol à voile, les zones réservées **LS-R2 Hohgant** et **LS-R3 Speer**, de même que les zones paysagères de calme. Grâce à la limite inférieure de FL 100 négociée en son temps avec les Forces aériennes, les restrictions résultant des R2 et R3 sont supportables pour le vol à voile.

Contrairement aux réserves naturelles françaises (où le survol est réglementé), nos **zones paysagères de calme** n'entraînent aucune restriction pour le vol non motorisé.

Nos collègues romands ont pu bénéficier de la délimitation de la **LS-D19 Bière**. Par suite de cet ajustement mineur, l'activité aérienne à Montricher peut se dérouler normalement, même pendant l'activation de la D19.

Par ailleurs, les **CTR et TMA de Meiringen** ont connu une modification de statut, passant à HX. Mais les durées d'activation n'en ont pas été augmentées.

Les nouvelles **réglementations du vol à voile** ont suscité nettement plus d'émoi. Dès le début de la saison des vols de distance, quelques **TSA pour le vol à voile** (précédemment: zones de vol à voile) n'ont plus pu être activées comme souhaité. D'où une compréhensible mauvaise humeur dans les groupes de vol à voile concernés. Des solutions ont été néanmoins élaborées au cours de plusieurs rencontres avec skyguide et l'OFAC, qui accroîtront la disponibilité des TSAs à partir de mars 2012.

Autres mesures ayant échauffé les esprits: le relèvement des **LS-R pour le vol à voile** (zones de vol à voile auparavant) sur le Plateau, de même que les basses limites supérieures dans le Jura. Un échange d'expériences s'est déroulé en octobre sur ce thème, avec des représentants de l'OFAC, de skyguide et des Forces aériennes. Nous avons alors bon espoir de pouvoir négocier quelques "retouches". Mais hélas, toutes nos réclamations ont été strictement rejetées par l'OFAC. Refus qu'il justifie par l'énorme croissance du trafic VFR depuis et vers les aérodromes régionaux, ainsi que par l'intention de réduire la complexité de l'espace aérien et simplifier les procédures pour les aiguilleurs du ciel.

Rejeté également: un projet (élaboré par nos soins) de **fenêtre de vol d'ondes** à l'est de la voie aérienne A9, qui aurait pu être activée pour les vols par effet de foehn. Cette réponse négative a été justifiée par les besoins accrus en espace aérien, en rapport avec le projet international FABEC (Functional Airspace Block Europe Central).

Suite au relèvement des zones de vol dans les nuages, les conditions pour le **vol dans les nuages** se sont nettement durcies. Les adeptes du vol dans les nuages ont particulièrement déploré l'obligation de transpondeur, mais aussi la restriction interdisant tous vols dans les nuages pour le vol à voile à l'intérieur d'une LS-R. Des amorces de solution prometteuses ont été mises au point avec des représentants de l'OFAC et de skyguide. Après examen minutieux, les experts sont arrivés à la conclusion que skyguide ne pourrait pas assurer la sécurité des vols dans les nuages, avec circulation simultanée de planeurs à des distances aux nuages réduites. Ainsi ne reste-t-il pratiquement que le Jura pour les vols dans les nuages.

Aucune mutation majeure ne nous touchera en 2012. Certaines CTRs subiront une modification de statut, passant à HX, mais les répercussions sur le vol à voile sont insignifiantes. Quelques petites adaptations interviendront en outre dans les LS-R pour le vol à voile.

Environnement

[Blumer] Certains aspects liés à l'avion-remorqueur Ecolight MCR 01 ont eu des répercussions sur le vol à voile. Cet appareil, des plus avantageux pour le remorquage par ses faibles consommations et émissions sonores, n'était pas prêt à l'emploi au début de l'année pour cause de problèmes techniques. Il a fallu une modification sur le moteur et le système de refroidissement pour que les MCR

reçoivent de nouveau leur "feu vert" pour le remorquage. Il est dommage que ceux des groupes ayant voulu contribuer au respect de l'environnement par l'acquisition d'un MCR, aient justement dû supporter des coûts élevés suite aux imperfections techniques de ce modèle.

En Espagne, la collision d'un planeur (Duo Discus) avec un oiseau a entraîné un accident mortel. Attirons donc l'attention sur le danger de tels impacts, spécialement en zone alpine. Une publication informative existe sur ce thème, traitant des „Collisions entre aigles royaux *Aquila chrysaetos* et aéronefs dans les Alpes“ (disponible sur le site web de la FSVV), par D. Jenny, Observatoire ornithologique, CH-6204 Sempach.

Communication

[Schwab] L'objectif principal pour le **Bulletin du vol à voile** était la réussite du "passage de témoin" entre Urs Isler et Urs Brühlmeier, de même que l'organisation de divers comptes-rendus selon un calendrier imposé par l'AéroRevue. Cette transmission à UB a parfaitement fonctionné, avec fourniture d'articles intéressants et diversifiés dans les délais impartis, la Fédération disposant dès maintenant d'une réserve d'articles pour 2012. On regrettera par contre la toujours insuffisante participation venant de Suisse romande, qui malgré l'engagement personnel de JS, n'a pas encore pu être accrue.

Urs Ribi a repris la direction et la rédaction du site web de la FSVV. Les principales tâches ont consisté à tenir à jour les "News" sur le site, ainsi qu'à assurer les comptes-rendus en "live" des équipes depuis l'étranger. Ces deux exigences ont été satisfaites, avec le site web actuel et sa structure.

Sports

Équipe nationale Juniors

[Uebersax] Nous avons entamé en 2010 la mise sur pied du Cadre d'encouragement (Förderungskader / FÖKA). Ce Cadre, pouvant compter 10 jeunes pilotes au maximum, a démarré la saison 2011 avec 8 Juniors. Nous pouvons déjà enregistrer nos premiers succès, puisque 2 pilotes issus du Cadre d'encouragement monteront dans l'Équipe nationale Juniors (ENJ) en 2012.

Séminaire au Rumpel, près d'Olten, le 29 janvier 2011

La nouvelle saison pour l'ENJ et le FÖKA a commencé par un séminaire, le 29 janvier. Comme chaque année, ce séminaire d'ouverture a abordé la planification des entraînements et des compétitions. Pour la nouvelle saison, notre attention s'est naturellement focalisée sur le Championnat du monde Juniors à Musbach. Raison pour laquelle nous avons invité Andreas Allenspach (connaisseur expérimenté de la Forêt-Noire et du Jura Souabe), qui a pu nous communiquer quelques "bons trucs" sur cette zone de compétition.

Camp d'entraînement de printemps, du 04 au 10.04. 2011

Ce camp d'entraînement de printemps a été remplacé par un camp d'entraînement d'été à Winzeln, dans la perspective du Championnat du monde Juniors.

Championnats régionaux

Nos jeunes pilotes ont tiré profit de cette possibilité, lors de divers Championnats régionaux, pour accroître leur expérience de la compétition et cumuler des points de qualification.

Championnat régional de Gruyères, du 28.04 au 01.05.2011

En classe Mixte parmi 12 participants, Maxime Petitpierre (FÖKA) a décroché un

honorable 7^e rang.

Championnat régional de Birrfeld, les 07/08 et 14/15.05.2011

Ce Championnat régional a constitué, pour 5 pilotes de l'ENJ et 2 pilotes du FÖKA, l'occasion d'acquérir des points de qualification. Quelques jeunes y ont obtenu de très bons résultats.

Les rangs finaux ont été les suivants :

Classe Club: 8^e Roger Frei, sur 21 pilotes ayant pris le départ.
Classe Standard: 4^e Roman Misun, 5^e Thomas Kummer, 7^e Steven Dünki (FÖKA), 13^e Yves Gerster (FÖKA), sur 14 pilotes classés.
Classe 15 m: 7^e Reto Frei, sur 11 pilotes ayant pris le départ dans cette classe.
Classe 18 m: 4^e Patrick Misun, sur 10 participants.

Championnat régional de Schänis, du 09 au 13.07.2011

Magnifique vainqueur ici: Andreas Kalberer (ENJ). Yves Gerster s'est adjugé le 6^e rang, sur 10 pilotes ayant pris le départ.

Championnat régional de Montricher, du 04 au 07.08.2011

Maxime Petitpierre a remporté un excellent 4^e rang final, dans un effectif très mélangé de 14 pilotes.

33^e Concours international de Hockenheim, du 22 au 30.04.2011

Cette année dans l'Équipe nationale Juniors, la lutte pour les médailles alignait Roger Frei en classe Club, ainsi que Reto Frei, Patrick Misun et Roman Misun en classe Standard. Les deux frères Patrick et Roman Misun, ne disposant malheureusement que d'un planeur, ont dû prendre le départ en tant qu'équipe. On a par ailleurs assisté à la participation de Pascal Brunner (FÖKA), en classe Standard. En classe Club, Roger Frei a obtenu un honorable 8^e rang final, face à 21 compétiteurs au départ. En classe Standard, sur 17 participants, Reto Frei, Patrick/Roman Misun et Pascal Brunner se sont respectivement classés 5^e, 6^e et 15^e.

Championnat suisse de l'Élite à Hausen a. A., du 28.05 au 04.06.2011

Ce Championnat suisse de l'Élite a vu la participation de 3 pilotes de l'Équipe nationale Juniors et de 1 pilote du Cadre d'encouragement. En classe Standard, le Junior Roger Frei a obtenu un superbe 2^e rang. Steven Dünki, du Cadre d'encouragement (dont les zones de prédilection sont la Forêt-Noire et le Jura Souabe), a participé à ce Championnat suisse à des fins d'entraînement. Il y dû s'y contenter du 13^e rang final, mais a quand même atteint son objectif: acquérir de l'expérience. Lukas Frischknecht (également de l'ENJ) a mal géré les conditions météo parfois très difficiles, et s'est classé dernier sur les 14 concurrents de l'épreuve.

Championnat suisse Juniors de Schupfart, du 10 au 14.06.2011

Le Championnat suisse Juniors de cette année s'est tenu sur l'aérodrome de Schupfart, sous la houlette des Groupes de vol à voile de Fricktal et des deux Bâle. Les organisateurs ont assuré ce Championnat avec grands tact et compétence. Malgré des conditions météo hautement défavorables de temps à autre, les responsables sont parvenus à réaliser 4 cotations pendant les 5 jours prévus.

L'effectif des participants se composait de 23 pilotes issus de 3 nations, parmi lesquels deux pilotes français "de haut vol", le champion allemand Juniors 2010 Sébastien Nägel, et les pilotes Michael Harms-Zumbrägel, Roman Meyer auf der Heide et Manuel Matt, également venus d'Allemagne. La Suisse alignait 9 pilotes de l'Équipe nationale Juniors, 6 pilotes du Cadre d'encouragement et 2 autres jeunes talents helvétiques.

Quelques pilotes souhaitaient tirer profit du Championnat suisse Juniors comme

entraînement supplémentaire pour le Championnat du monde Juniors à venir. Raison pour laquelle il avait été prévu de mettre au concours le plus grand nombre possible de vols sur la Forêt-Noire et le Jura Souabe. Mais la météo est venue ruiner ces projets, et seul un vol a pu être accompli jusqu'au Jura Souabe. La victoire est revenue à Adrien Henry (France), devant Sebastian Nägel (Allemagne) et Steven Dünki (Suisse). Ainsi Steven s'est-il adjugé le titre de champion suisse Juniors.

Championnat du monde Juniors de Musbach, Allemagne, du 05 au 20.08.2011

Les 7^e Championnats du monde Juniors ont été disputés à Freudenstadt-Musbach (Allemagne). Le terrain de vol à voile, situé à 7 km au nord-est de Freudenstadt (chef-lieu de canton), dispose d'une piste très longue, bien qu'un peu trop ondulée pour nos critères. La classe Standard alignait 37 pilotes de 18 nations, et la classe Club, 2 Dames et 42 Messieurs de 19 nations. La Suisse a utilisé son contingent complet, envoyant 3 pilotes pour chacune des deux classes. Thomas Kummer et les frères Patrick / Roman Misun volaient en classe Standard, tandis que les frères Reto / Roger Frei et Marc Gerber tentaient leur chance en classe Club. Comme lors de la semaine d'entraînement à Winzeln (du 16 au 22 juillet) déjà, quand nos jeunes n'ont pu effectuer que deux petits vols locaux pour cause de temps pluvieux, les choses ont continué dans le même style à Musbach: pluies abondantes et vent souvent fort (jusqu'à 50 km/h) ont donné bien du fil à retordre aux Juniors.

En classe Club, Roger Frei a décroché un très correct 11^e rang. Marc Gerber a suivi au 14^e rang final, Reto Frei (victime de trop nombreux atterrissages en campagne) ne faisant pas mieux que le 39^e rang. En classe Standard, Thomas Kummer et les frères Roman et Patrick Misun se sont respectivement adjugés les 20^e, 24^e et 25^e rangs.

Voltige

[Küchler] **Voltige – Championnat suisse**

Le Championnat suisse 2011 de voltige véliplane a été organisé du 31 août au 3 septembre par le Groupe de vol à voile de Zurich, sur l'aérodrome de Buttwil. Vu le nombre exceptionnellement faible d'inscriptions, seule la classe Advanced a disputé les épreuves. Parallèlement, comme chaque année, un concours Espoirs a pu être assuré. Manfred Echter (Advanced) a été couronné champion suisse 2011.

Voltige: international

Le Championnat du monde combiné (déjà bien établi) des classes Advanced et Unlimited s'est déroulé à Torun (Pologne). L'équipe suisse, composée de Martin Götz, Stefan Knecht et Fritz Krieger, concourait en classe Advanced. En sus des bons résultats individuels, on peut à coup sûr mentionner la bonne 4^e place des Suisses dans le classement par équipe de la classe Advanced. Aucun pilote helvétique n'a malheureusement concouru en classe Unlimited.

Voltige: promotion grand public

En 2011 comme chaque année, le CPVV 4 (formation de base à la voltige) a de nouveau vu ses places réservées en totalité, l'enseignement s'y effectuant avec 5 biplaces. Pour la première fois, ce cours n'a pas été assuré au Tessin mais sur l'aérodrome de Thoune, du 10 au 16 avril. Selon la cadence de tenue tous les 2 ans, un CPVV 5 (introduction à la voltige de compétition) a été également organisé en 2011. Il s'est déroulé du 27 mars au 2 avril sur l'aérodrome de Lodrino avec sa magnifique infrastructure (de nouveau mis à disposition par RUAG), s'attirant les louanges de tous les participants.

Commission sportive

[Frey] En raison des résultats enregistrés aux Championnats d'Europe Élite à Nitra et Pociunai, de même qu'au Championnat du monde Juniors à Musbach, il ne nous est

hélas pas possible, cette année non plus, de solliciter des SwissOlympic Cards. Le classement actuel a été également confirmé pour l'année prochaine.

La **plate-forme d'information à 12 modules** a fait ses preuves, et fera aussi l'objet d'un usage plus intensif par les membres pour trouver des informations spécifiques au sport. Avec ces 12 modules, nous sommes persuadés de disposer d'un outil d'information qui continuera de nous être des plus utiles, et nous apportera d'amples simplifications dans l'organisation et la tenue des entraînements.

Adaptation des règlements sportifs

[Inäbnit] La cotation du CNVV se déroule via le portail de l'OLC. Les modifications apportées au CNVV pour la saison 2011 ont causé de gros problèmes dans le logiciel de cotation de l'OLC. Et de ce fait malheureusement, aucune liste de classement exempte d'erreurs n'a pu être établie via l'OLC jusqu'à fin septembre 2011. Par un pénible „travail manuel“, quelque 200 vols ont été recalculés et vérifiés, pour que la liste de classement soit au moins correcte pour les 10 premiers de chaque classe.

Pour la saison 2012, les points suivants ont été présentement convenus avec Reiner Rose (responsable de l'OLC): l'OLC révisé et corrige le logiciel jusqu'à fin décembre 2011. En janvier 2012, la FSVV contrôle le nouveau logiciel de cotation de l'OLC, au moyen d'un logiciel de test mis à disposition. En février, les éventuelles erreurs sont encore corrigées. Au vu de la situation actuelle, les erreurs de cotation devraient être rectifiées dès mars 2012. Nous prions quand même tous les pilotes de vérifier leurs vols (et leurs nombres de points) l'année prochaine, et d'annoncer d'éventuelles erreurs via e-mail à marco.schnyder@aeroclub.ch. Veuillez décrire ces erreurs de cotation, indiquer le nombre de points à peu près correct et joindre le fichier de l'IGC.

2553 Safnern, janvier 2012

Xaver Mäder, président de la FSVV

Rédaction, impression et distribution

Marco Schnyder

Photos

Xaver Mäder