



*Fédération des Clubs Francophones  
de Vol à Voile (A.S.B.L.)*



## **EGU CONGRESS 2018**

*(24 février 2018 à Paris, organisation FFVV)*

Compte-rendu préparé par ADF et communiqué à  
la FCFVV ainsi qu'à la FBVV-BZF le 20 mars 2018.

Ce compte-rendu a été constitué à partir d'extraits-résumés des rapports des responsables des workshops, communiqués par l'EGU préalablement au congrès (paragraphe 5 de l'Agenda : Sujets relatifs au vol à voile Européen, en cours de discussions), ainsi que des notes personnelles prises au cours de celui-ci. Une annexe est constituée d'extraits-résumés de l'Opinion 07/2017 communiquée par l'EASA. Les Actes complets sont disponibles sur les sites de l'EGU et de l'EASA.

### **1. Où en est le projet de coopération EASA/EGU "Part-Gliding" ?**

L'EGU a été formée il y a une vingtaine d'années, anticipant l'émergence de nouvelles réglementations plus contraignantes pour l'aviation générale européenne. 2017 a été consacrée à progresser dans deux domaines importants : opérations et licences, en vue de leur adoption par l'EASA - Commission Européenne - Parlement. Les règles "Opérations" ont été agréées (voir annexe Opinion EASA 07/2017). Les règles "Licences" sont encore en chantier, le draft devant être présenté fin février 2018 à l'EASA. Il subsiste de nombreuses variantes parmi les différentes communautés représentées à l'EGU (et aussi les Directions Nationales), ce qui rend la tâche complexe (mais pas impossible). Dans son ensemble, Part-Gliding apportera son lot de simplifications.

### **2. Flight safety (vision EASA)**

Un représentant de l'EASA (Rafn Yngvason, Finlandais travaillant à Cologne) soumet les résultats d'une analyse de risque basée sur une harmonisation européenne de données d'accidents, pour le vol à voile (résultant des enquêtes d'occurrence reporting). Interpréter cette analyse avec précision permet de se faire une meilleure image de la sécurité et d'émettre des règles simplifiées :

- statistiques, interprétation, tendances
- cartographie des taux d'accidents
- promotion d'actions ciblées
- (le vol à voile est bien considéré par l'EASA)

Concrètement : Accidents : 25% en atterrissage campagne, 15% en atterrissage aéroport, 10% au treuil, 10% stall-spin, 3% collision.

Fatalités : 25% au treuil, 25% stall-spin, 25% relief, 20% collision.

*"Learn from the mistakes of others, you won't live long enough to make them all"*

### **3. Airspace**

L'intégration des UAV en espaces contrôlés ou non se poursuit à un rythme extrêmement lent, en adoptant des règles provisoires. Aucune solution satisfaisante et définitive n'a encore pu être dégagée. Aucune des solutions techniques envisageables de séparation n'est satisfaisante pour le vol à voile.

Le secteur du transport commercial a rencontré une croissance de 4% en Europe, et l'instabilité de la situation politique au Moyen Orient a déplacé les destinations de l'Est vers l'Ouest. Peu d'influence directe sur le vol à voile, mais indirectement, la surcharge de travail des contrôleurs, entraîne une limitation des autorisations.

La séparation est de quasi 100% pour les vols commerciaux, et pratiquement 0% pour les activités sportives.

Les pilotes commerciaux ont horreur du trafic inconnu tels les planeurs, considérés comme interférant avec un pilotage sûr.

On ne trouve rien dans la réglementation européenne concernant le vol thermique, le vol d'onde ou le vol acrobatique ou aérostatique.

La Belgique est un des pays les moins accueillants, avec le plus d'espaces de type B/C. Les autres pays européens sont majoritairement en classe D/E.

### **4. Activités techniques 2017**

#### **4.1. Airspace et équipement**

Les transpondeurs mode S ne donnent pas de réelle vision, mais seulement de l'information sur les écrans qui ne sont plus de véritables radars, mais des ordinateurs : on est détecté sans être vraiment repéré.

Les nouvelles technologies mettent 7 à 10 ans pour être implémentées.

Certains aménagements de l'espace aérien peuvent être pris avec les militaires, les commerciaux et les contrôleurs.

L'imposition des radios 8.33kHz est effective depuis le 1er janvier. Mais les autorités de certains pays, et non des moindres (la France entre autres) ont décrété des exemptions pour l'Aviation Générale. Il n'existe pas de vision globale claire, et il y a lieu consulter les AIP pour voler au dessus d'un territoire étranger.

Un groupe de travail Eurocontrol analyse les implications sur la sécurité de ces déviations temporaires, programmées ou non-planifiées, sous le FL195.

#### **4.2. Airworthiness**

Nouvelle classification EASA (remplace la règle des monoplaces 80kg) : 250kg max (+50kg motorisé), biplace 400kg (+50kg motorisé).

Part M Light : était en procédure accélérée pour signature au Parlement durant 2017, mais pas de nouvelles fraîches.

Part 66L : malgré une Opinion CE approuvée en 2016, des complications subsistent dans leur administration. Toutefois, est en voie de conclusion à courte échéance, ce qui peut induire en difficulté des nations non-préparées. Une période transitoire pourrait raisonnablement être établie, entre 2018 et 2020 (adoption 2017/18, délivrance 2018/19, licence Part 66L fin 2019).

Qualified Entity (QE) : les associations sportives joueront un rôle plus important, mais la continuité des plans de formation est très variable en fonction des nations.

### 4.3. Training

La Part DTO est passée en Commission en octobre 2017, en même temps que l'approbation du maintien de l'opt-out jusqu'en avril 2020 pour planeurs et ballons.

Simplification par rapport à l'organisation en ATO, mais nécessite la maintenance de dossiers et déclarations dans chaque entité (possibilité de détailler).

Les informations sont à présent largement diffusées, mais pas nécessairement implémentées, ou même propositions d'organisation simplement pas encore approuvées par les autorités nationales.

### 4.4. Licences et Médical

Travail en cours, à présenter fin février à l'EASA. Travail complexe étant donné les divergences de vues nationales.

Le maintien de deux types de licences basées sur la classe d'examen médical présente peu d'intérêt.

Structure proposée : conforme ICAO et examen médical variable > LAPL(S) modulaire, sub-ICAO, semble la solution la plus aisée.

Distinction entre Certificats (instructeur, examinateur, renouvellement) (soumis à examen par examinateur et approbation par autorité) et Privilèges (examen par instructeur ATO/DTO) passagers, modes de lancement, rémunération, vol acro, vol nuages, vol montagne, remorquage, revalidation instructeur.

Relation difficile avec les autorités nationales quant à la compréhension du vol planeur, et qui applique "one fits all" et la politique du parapluie.

Entraînement en TMG limité injustement par Part FCL cependant profitable, comme le montre une longue expérience. De même qualification self-launch difficile en self-launch biplaces peu répandus, mais bien en TMG.

Privilège "acrobaties" pose problème, mais peu de demande sauf certains pays. De même que remorquage de bannières en TMG.

Part FCL n'autorise pas non plus d'entraînement d'instructeur avec élèves, qui était et est encore chose courante.

Revalidation instructeur par contrôle de capacité d'instruction par instructeur qualifié, en remplacement du séminaire de deux jours.

Agenda :

- 28/02/2018 Soumission proposition EGU à EASA
- 26/06/2018 Consultation ciblée
- Oct 2018 Publication de "Opinion EASA"
- Jun-Oct 19 Comité EASA (ou Fev 2020)
- Avr 2020 Adoption Commission et Parlement et mise en application

Mise à jour de la Part MED et AMC y relatives : début de la consultation 21/12/2017 et deadline pour commentaires 21/03/2018.

Implémentation d'un assesseur médical pour autoriser, limiter, suspendre, révoquer, un certificat médical.

Alcoolisme, drogue, psychologie . . .

## **5. Finances**

Rentrées : env 33 000 €

Dépenses : env 24 000 €

Trésorerie : env 49 000 €

Budget 2018 : env 29 000 € (= 2017)

Cotisations inchangées : BE 1250 € (DE 5200, FR 3800, UK 2500, NL 1900, LU 100)

## **6. Elections** période trois ans

Présidence : reconduction de Patrick Naegely (UK)

Secrétariat : reconduction Mika Mutru (FI)

Comité exécutif : Bernard Hautesseres (FR), Andreas Peus (DE), Ole Andersen (DK)

Démission (imposée par Fédération nationale DE) : Günter Bertram, Meike Müller

## **7. Next meeting**

Budapest 23/02/2019

## **8. Dernières nouvelles (post meeting, 18/03/2018)**

Concerne opt-out pour ballons et planeurs jusqu'en 2020.

Concerne les Etats qui ne fonctionnent pas encore selon les dispositions EASA FCL.

Il y a un retard dans la publication officielle de cette disposition avant avril, ce qui entraîne une situation précaire pour nombre d'Etats de rester dans la légalité, une exemption devant être accordée par l'Autorité nationale, avant de pouvoir opérer dès le début de la saison propice aux vols.

## **EASA Opinion N°07/2017**

### **Revision of the operational rules for sailplanes**

RMT.0698

Calendrier provisionnel : Proposition à la Commission 08/08/2017  
Adoption par la Commission Q3/2018  
Décision Q3/2018

De mai 2016 à février 2017, l'EASA a organisé quatre réunions techniques rassemblant les autorités compétentes et les parties prenantes concernées par le vol à voile, délégués EGU inclus.

Les vélivoles ont des inquiétudes concernant l'application de la réglementation EASA s'appliquant aux avions et hélicoptères, en regard du vol à voile :

- les règles sont trop complexes à manipuler (one fits all).
- certaines règles sont inspirées des vols commerciaux.
- il n'est pas toujours évident de voir dans quelle mesure les règles s'appliquent réellement aux planeurs.

L'EASA a pris ces remarques en considération et a décidé de développer des règles plus simples et proportionnées pour l'utilisation des planeurs :

- établissement de nouvelles règles.
- restructuration, amendements et simplification des règles.

Le scope de la présente Opinion pourrait être étendu par après à d'autres thèmes, tel l'octroi des licences, par exemple, de manière à ramener la réglementation spécifique pour le Vol à Voile en un seul volume.

La présente Opinion concerne le chapitre Opérations aériennes. Elle régle l'applicabilité des règles concernant les opérations commerciales ou non.

Désidératas des utilisateurs :

- pas de retour aux règlements nationaux.
- pas d'exigences additionnelles pour opérations commerciales (sauf une déclaration). Ces opérations restent techniquement très limitées.
- simple déclaration d'opération commerciale, pas de certificat d'opérateur.
- partage éventuel des coûts, basé sur une contribution proportionnelle.
- réflexion à propos des opérations dites "spécialisées".

Infiniment peu d'opérations commerciales ont pu être identifiées.

Ne sont pas considérées comme opérations spécialisées :

- remorquage de planeurs.
- vols de compétition (championnats).
- vols acrobatiques, moyennant qualification et entraînement.

Sont bien considérées comme opérations spécialisées :

- parachutage.
- publicité aérienne (bannières, fumigènes)
- photographie aérienne (reportages, médias, cinéma)
- shows, flying displays.

Le PIC ne permettra pas l'utilisation un dispositif électronique qui (*pourrait*) affecte les performances de l'équipement du planeur.

Les matières dangereuses ne seront pas transportées en planeur.

Les documents et manuels peuvent rester à l'aérodrome, ou à une distance déterminée par l'autorité compétente :

- la conception d'un planeur ne prévoit pas d'espaces de stockage.
- les objets flottants constituent un danger pour le pilotage.
- le vélivole a rarement l'occasion de s'adonner à la lecture de publications.

Pas de règles spécifiques pour les TMG et planeurs motorisés, même moteur tournant. Les TMG ne doivent donc plus suivre les règles "avions", mais sont considérés comme des planeurs. Dès lors, le terme TMG n'est plus spécifié dans les règles d'opérations.

Plus de 25 000 planeurs sont immatriculés dans les 25 états européens, avec une répartition inégale. 2 200 000 vols sont exécutés chaque année dans 21 états. 70 000 pilotes, 4 000 opérateurs (clubs, associations, établissements).

La grande majorité des Etats membres d'EASA n'ont pas encore implémenté la réglementation, au contraire, les états utilisent la possibilité de postposer l'introduction des exigences relatives aux opérations et continuent à appliquer les règlements nationaux. Ceci a imposé de faire une comparaison entre les différentes situations.

Selon le point de vue EASA, le document EU 965/2012 comprenant les clauses spécifiques aux planeurs devraient être implémentées en avril 2019 au plus tard.

On a dénombré 1025 déclarations d'accidents, dont 109 fatales de 2012 à 2016.

Etablissement du facteur de risque d'accident (analyse des rapports "occurrence reporting") : les cas les plus graves résultent de perte de contrôle suivant une collision, stall-spin durant la treuillée, l'atterrissage en campagne et le vol de pente (montagne). Ensuite vient l'apparition d'attitude anormale au décollage : accrochage d'une extrémité d'aile pouvant entraîner la mise sur le dos, manque de coordination de l'équipe de treuil, trop grand angle d'attaque au treuil causant un stall, et manque d'expérience récente ou d'entraînement ; on trouve également mauvais contrôle de vitesse et stall asymétrique en approche finale, ainsi que manque d'appréciation en approche finale avec estimation incorrecte de distance et dosage des aérofreins.

D'autres causes auxquelles sont attribuées des fatalités sont l'état physique, médical, psychologique ou leur perception, interférant sur les prises de décision.

L'analyse de risque montre que l'impact de la simplification des règles peut être considéré comme neutre : ni plus, ni moins dangereux.

L'analyse économique est équivalente : ni plus, ni moins coûteux.

Eu égard à l'accroissement des complications dues à la nouvelle réglementation, une part marginale de pilotes et opérateurs pourraient quitter le mouvement.

La nouvelle réglementation n'est pas sensée apporter de bénéfices sociaux, mais bien stabilité et pérennité aux clubs. La simplification des règles pourra dès lors renforcer l'attractivité de ce sport.

## Quelques définitions

**Pilot-in-command :** le pilote désigné commandant de bord chargé de mener le vol de manière sûre.

**Crew member :** personne assignée par l'opérateur pour accomplir des actions à bord du planeur, sous l'autorité du commandant de bord, lorsqu'elle n'est pas elle-même CdB.

**Opérations spécialisées :** opérations commerciales ou non, dissociées de l'utilisation sportive ou récréative, comme parachutage, reportage journalistique, télévision, cinéma, show aérien ou similaires.

**Documents de bord :** - manuel de vol, plan de vol lorsque requis, cartes de la zone survolée, toute autre document pertinent ou requis par les Etats (ou copies).

- une déclaration lorsque nécessaire
- disponibles à l'aérodrome : certificat d'immatriculation, certificat de navigabilité, (certificat de niveau sonore pour planeur motorisé), licence radio de l'installation, certificat d'assurance, log-book du planeur.
- par dérogation, les documents repris aux deux premiers postes peuvent rester disponibles à l'aérodrome, pour vol local (limite déterminée par l'autorité compétente).
- les documents personnels du pilote : licence + médical

Les passagers seront briefés de manière appropriée sur les situation (a)normales et d'urgence.

Avant le vol, le PIC s'inquiètera de l'adéquation avec la sécurité, des installations et équipements, ainsi que des conditions météorologiques et de leur évolution.

Le ravitaillement des planeurs motorisés s'accomplira en l'absence de personnes à bord.

Fumer est interdit pour toutes les personnes à bord, durant toutes les phases du vol.

Le PIC pourvoira à l'utilisation de systèmes respiratoires lorsque l'altitude l'impose.

Avant de débiter un vol en opération spécialisée, il faut entreprendre une estimation de risque, intégrant la complexité et les dangers de l'activité, afin de prendre les mesures de sécurité nécessaires. Un tel vol nécessite une check-list établie de manière adéquate.

Pesée et équilibrage obligatoires après toute modification ou réparation, par l'usine ou l'opérateur.

**Instrumentation nécessaire :** montre en heures et minutes (peut être celle du pilote), altitude pression, vitesse indiquée, compas magnétique (planeurs motorisés). En sus, pour vols de nuit et de nuages : variomètre, attitude ou turn-slip, compas magnétique.

**Equipement obligatoire pour vol de nuit :** feux de position, feu anti-collision, phare d'atterrissage, illumination de l'instrumentation, + lampe portable.

**Equipement respiratoire pour vol d'altitude, équipement de flottaison et de signalisation pour vol au dessus de l'eau.**

**Equipement de radiocommunication réglementaire et transpondeur SSR.**

**Déclaration pour vols commerciaux . . .**

Statistiques de répartition de matériels et nombre de vols par état EU (incomplet) :

Allemagne	11 000 planeurs	880 000 vols/an
Autriche	4 300	100 000
France	2 125	215 000
Angleterre	2 000	240 000
Suisse	1 200	80 000
Pologne	800	160 000
Tchéquie	600	85 000
Hollande	600	140 000
Belgique	450	60 000
Suède	300	30 000
Norvège	100	6 000
Irlande	14	800
Islande	10	1 000
Luxembourg	8	1 500