

A3C – 2016

CR AG BORDEAUX

(par J. DAROLLES)



CR AG BORDEAUX 2 & 3 MARS 2016

L'Assemblée Générale de la FFA, rebaptisée "Congrès", s'est tenue ce week-end (2 & 3 Mars 2016) à Bordeaux.

Comme tous les ans, il y a une partie statutaire assez rigide (approbation des comptes, budget prévisionnel, etc...), et une partie « point sur les dossiers », bien plus intéressante pour le pratiquant de base.

Encore plus intéressant est le tissu qui se crée dans les couloirs, des adresses que l'on échange, des idées qui passent d'un aéro-club à l'autre, des vieux copains qu'on revoit avec plaisir.

Et puis il y a l'impressionnante montagne de boulot que nos bénévoles et nos permanents se tapent tout au long de l'année..

Ce message est un peu long, mais dans l'Info Pilote du mois prochain, il y aura le compte rendu complet, ça tiendra six pages, alors autant lire tout de suite !

Le Rapport moral de l'année 2015 est présenté dans le contexte que l'on connaît:

Attentats, baisse du baril de pétrole, nouvelle convention BIA, réforme territoriale, désengagement de l'Etat et des Chambres de commerce sur les terrains..

Le bilan 2015:

- Dans le domaine de la promotion des Sports Aériens:

Superbe année sportive en 2015, la FFA crie cocorico, et à juste titre.

La France domine les trois domaines de sports aériens.

Nous détenons à ce jour tous les titres mondiaux dans tous les sports aériens où nous participons.

Les WAC à Chateauroux ont été un immense succès sportif et médiatique.

La France est championne de pilotage de précision, le champion du monde Rallye est français. (Damien Vadon).

- Dans le domaine Promotion et développement de l'aviation légère:

554 000 heures de vol dans les clubs français en 2015, dont la moitié en école (247 000).

- Dans le domaine d'Assister et défendre les aéro clubs.

La FFA a été amenée à recruter un deuxième juriste compte tenu de la judiciarisation incessante de nos activités, et de l'explosion des demandes d'assistance juridique.

Question d'actualité du Coavionnage:

La position de la FFA est claire.

Les propriétaires qui ont un avion font ce qu'ils veulent avec.

Dans les clubs, la Fédération encourage le partage réel des frais de vol entre licenciés, ou entre gens qui se connaissent.

Elle déconseille fortement pour plusieurs raisons de proposer publiquement des vols à des passagers inconnus moyennant finance, via internet ou autre moyen.

Raison fiscale assez évidente.

Raison juridique pour protéger le club en cas de recours d'un passager qui n'est pas satisfait (déroutement météo...) .

Raison de sûreté, car en fait, on ne sait pas qui on embarque avec soi dans un avion.

Opposition des fédés au passage de l'ulm à 600 kg.

Jean Michel Ozoux devient Délégué général du CNFAS , en remplacement du regretté Dominique Méreuze.

38849 pilotes, 1404 jeunes ailes, 41253 licenciés FFA. Un tiers d'élèves.

7,8 % de femmes. 7 nouvelles affiliations de clubs.

8669 partants 7977 nouveaux. 50 pour cent des partants sont des élèves qui n'iront pas jusqu'au Brevet.

Progression des jeunes de moins de 21 ans.

30% des aéro clubs font moins de 500 heures annuelles, 54% font moins de 1000 heures.

90% des instructeurs sont bénévoles.

1677 PPL, 679 BB, ont été délivrés en 2015, plus 137 LAPL, essentiellement par conversion du BB.

1972 avions sont propriété des clubs, 429 autres sont exploités par les clubs. (locations, prêts)

859 DR 300/400, 386 Cessna, 249 Piper, 188 Jodel, 88 Rallye, 37 DA40, 168 biplaces à moteurs Rotax,

34 Cirrus.

Présentation du bilan financier:

Toujours un grand numéro de notre trésorier Jean Luc Charron, qui sait rendre plaisante une présentation pas forcément passionnante pour

l'assistance.

Sans vous parler de la présentation du budget prévisionnel, dont la conclusion est calquée sur une célèbre tirade extraite de Cyrano de Bergerac.

En bref, le budget 2015 présente un déficit de -86000 euros au lieu de -156000 prévus, car c'est l'exercice des WAC Chateauroux. Fortes dépenses, mais aussi fortes subventions, dont certaines ne sont pas chiffrées (Total, Mairie de Chateauroux)

La bonne santé financière de la FFA, qui permet d'étaler sur plusieurs années les finances d'un évènement très porteur sur le plan de l'image et de la qualité sportive.

Le moment de la licence fédérale 2017 est fixée à 61 euros.

362 clubs sont présents ou représentés à cette AG, ce qui permet de voter une modification des Statuts, afin de prendre en compte la réforme territoriale, et d'adopter un règlement anti dopage.

D'accord, le dopage est un phénomène plutôt rare dans l'aviation légère, mais les ministères de tutelle tiennent à ce que toutes les fédérations se positionnent là-dessus.

Alors on est gentils avec eux.

Création dans les statuts FFA de la fonction de Délégué départemental, dans les départements qui sont dépourvus de Comité fonctionnant normalement (40 environ actuellement).

Le prix de la Sécurité FFA 2016 est attribué à l' Aéro Club ACAT Lasbordes pour son organisation du séminaire annuel de Sécurité à Toulouse.

C'est donc une initiative de notre région qui est récompensée au niveau national.

Actions de communication avec campagne télé, qui doit être couplée à des actions portes ouvertes sur le terrain.

Salons (Le Bourget)

Nouveauté cette année à Pontoise, avec Rassemblement Fly-in.

Commission sécurité :

On est entre 10 et 12 accidents par 100 000 heures de vol.

Diminution constante du taux d'accidents ces dernières années. Nous sommes aujourd'hui à un meilleur taux d'accidents qu'aux Etats Unis.

Mise en place des correspondants régionaux, fort appui du contenu d'Info Pilote pour promouvoir les actions de sécurité.

Un mémo emport passager sera publié parallèlement au mémo du pilote VFR.

Diplôme d'Etat Jeunesse Education Sport.

Ce diplôme acquis de droit pour les FI qui ont une licence valide, est facultatif pour les bénévoles, mais à demander à la Jeunesse et Sports pour les instructeurs salariés.

Tout agrément FFA vaut désormais agrément Jeunesse et Sports.

C'est nouveau, et ça fait plaisir. Sachez que votre club, s'il est affilié FFA, est désormais reconnu par la Jeunesse et Sports sans autre formalité.

Agrément fédéral pour accueil des services civiques. Vous pouvez donc accueillir des jeunes en service civique dans votre club.

Commission défense des terrains, sûreté.

Les Rassemblements cyclotouristes sont une nouvelle menace sur nos terrains, et la FFA a demandé à la FFC de ne plus bloquer d'aérodromes pour ces rassemblements (Albi, Mortagne, Epinal..)

Pas de réponse jusqu'ici, on risque de s'expliquer chez le Ministre.

Aérodromes à usage restreint. Une expérimentation est en cours à la DAC

Centre Est, où l'instructeur autorise sur le carnet de vol du pilote

l'utilisation d'un terrain restreint. La FFA milite pour que ces dispositions s'étendent ensuite à tout le territoire.

Travail de défense des espaces aériens au travers des Cragals. (Que serions nous sans notre Jacques Liénard national ? Des poussins perdus, sans doute...)

Problème de la Zone centre, qui bloque plusieurs terrains et un gros bout d'espace aérien.

Multiplication des champs d'éoliennes.

Pérennité des terrains, Nimes, Rouen,

Problèmes locaux Cholet, Mortagne au Perche, Semur en Auxois.

Voltige. Utiliser tous les axes existants, sinon, ils sont menacés de fermeture.

Drones. C'est la FFAM (Aéromodélisme) qui est chargée de contrôler l'utilisation des drônes . On leur souhaite bon courage.

La DGAC étudie une limitation des drones de loisirs à 500 pieds sol, ainsi que la mise en place d'une application permettant au télépilote de drone de savoir s'il peut réglementairement voler à tel ou tel endroit.

Calipso :

En consultation publique, la modif de l'arrêté de 2013.

On constate que des avions équipés de silencieux ne sont pas forcément mieux classés Calipso qu'avant la modif.

La FFA doit en discuter à la DGAC, et demander une cohérence. Si on monte un silencieux (coûteux) , on doit en retirer un bénéfice quant à la classification. Sinon, à quoi sert tout cela ?

Le projet d'arrêté libéralisant l'atterrissage hors aérodrome est bloqué par le fait de l'intervention ... d'un groupe de pilotes qui, jugeant ce projet

liberticide, ont fait intervenir leur député (du Nord) .

L'arrêté est donc bloqué à la signature au niveau gouvernemental, au grand dam de nombreux pilotes, en particulier des pilotes de montagne, qui auraient trouvé là un moyen simplifié d'explorer de nouveaux sites. Bravo !

Au cas où vous ne seriez pas convaincus qu'il y a aussi des crétins parmi nous, en voilà une illustration en relief et en couleurs.

Commission Europe :

22 avant projets. 18 projets 8 opinions, 34 décisions, 4 consultations de la commission. Ouf !

Il y a 69 000 pilotes de loisirs en Europe, représentés par l'EPFU, dont 41000 sont des Français licenciés FFA.

Nous pesons donc très lourd dans les négociations.

Les Anglais n'arrivent pas à savoir combien ils ont de PPL chez eux, mais ils sont partout dans les commissions.

C'est vrai qu'à eux, on ne va pas leur apprendre ce qu'est le lobbying.

Passage aux radios 8,33 khz avant le 31 décembre 2017, bien que les militaires annoncent qu'ils ne seront pas prêts avant 2025.

Les radios 8,33, c'est une demande d'Eurocontrol. Les Américains s'en dispensent.

L'Europe renonce à percevoir les redevances, mais l'OSAC les maintient.

Vérifiez auprès de votre atelier radio que la redevance européenne n'est pas incluse dans votre facture d'installation 8,33 .

C'est l'Europe qui a les sous pour subventionner le montage des nouvelles radios.

L'AIR OPS entrera en vigueur le 25 août 2016. Ce règlement remplacera l'Arrêté de 1991 en ce qui concerne l'utilisation des avions légers.

Voir paragraphes 105 et 107, qui concernent les réserves de carburant. Ne nous étonnons pas de la souplesse de certaines règles, acceptons-les comme une restitution de la responsabilité au pilote, à la mode ULM.

Exemple, si on reste en vue de la piste, on pourra règlementairement n'avoir que 10 minutes de carburant à bord, ce qui fait peu, n'est-ce pas ?

Ne revendiquons jamais une réglementation plus stricte, car la libéralisation d'un règlement d'un côté implique souvent des restrictions d'un autre, c'est le jeu des négociations perpétuelles.

Nos négociateurs ont obtenu que nous soyons dispensés d'emport de pharmacie et d'extincteurs à bord de nos machines, et que les ceintures avec harnais ne deviennent obligatoires que sur les avions neufs, sans rétrofit obligatoire sur les appareils anciens.

Si vous regardez le projet de règlement, ces deux dernières dispositions y figurent toujours, mais elles seront effacées avant la mise en oeuvre de l'arrêté en août.

Points d'achoppements, sur le décompte des heures par horamètre, que la FFA entend bien faire admettre aux Autorités, et la mise en place d'une MEL.

La mise en place d'une MMEL est jusqu'ici le privilège du constructeur, mais la FFA en prépare une applicable à nos avions.

L'Europe est un combat incessant, un peu comme au temps de Charles Quint.

Commission Formation :

C'est une énorme commission puisque la formation, c'est la moitié de l'activité de nos clubs.

Séminaires instructeurs, formations FE, clé FI,

Évolutions réglementaires :

Le LAPL est un brevet taillé pour les clubs, qui correspond aux besoins de nos pilotes. C'est le brevet de l'avenir dans nos clubs.

Mais le LAPL c'est 17 ans d'âge mini, au lieu de 15 pour le BB.

Rappelons que le BB actuel est automatiquement convertible en LAPL Light, mais on a bon espoir de conserver quand même le BB à terme.

Un nouvel arrêté sur les baptêmes de l'air devrait sortir avant août 2016, conformément aux recommandations européennes.

Les aéro clubs pourront donc continuer à faire des baptêmes, qui seront appelé " Vols de découverte" ou "Vols d'introduction".

Prorogation SEP, action FFA avec création d'un guide pour les instructeurs, basé sur l'auto-évaluation du pilote.

ATO, RTO :

L'ATO étant une structure un peu lourde pour un aéro club, la FFA milite pour la mise en place du RTO, Registered Training Organization, qui serait simplement déclaré, et non pas approuvé (comme aujourd'hui, en somme). Avec un système de revue interne du RTO, sorte d'auto-évaluation périodique, transmise à l'Autorité sur demande de celle-ci.

Ce projet bute sur le service juridique EASA, qui demande une approbation light.

La contestation française au sujet du RTO est maintenant devant la Commission Européenne, mais en attendant il est utile de se préparer en mettant en place les Rex FFA, Aerodiagnostic, etc. qui de toute façon, nous seront demandés un jour.

Reprise de la formation des FE par la FFA, demande auprès de la DGAC de pouvoir délivrer complètement les autorisations FE, sans passer par la bénédiction d'un Pilote Inspecteur.

Désignation des SFE. Il n'y a aucune raison de limiter le nombre.

L'ATO FE devient l'ATO FFA, nominations de SFE en cours pour alimenter le système .

Théorique :

Projet de permettre aux clubs d'être directement reliés au serveur OCEANE des examens de la DGAC, afin de faire passer les examens directement au club, pour pallier à la fermeture de divers centres d'examen.

Une expérimentation est en cours dans un club à Lognes. La DGAC nous confirme de vive voix son soutien à ce projet.

Commission Maintenance:

Il commence à y avoir un souci de pièces sur les machines dont on attend impatiemment la certification (MC LS), qui peut-être ne viendra jamais. Le règlement européen 2015/1088, inséré dans la Part M, permet aux propriétaires d'établir leur programme d'entretien, et seulement de le déclarer et pas le faire approuver.

Création d'une Part ML séparée de la Part M pour les avions légers.

Création de la Part CAO Continuing Airworthiness Organization, pour regrouper maintenance, gestion de navigabilité sous une structure plus simple.

Cette simplification importante des règlements de maintenance devrait déboucher en 2017.

Le prochain Congrès de la FFA se tiendra dans un an à Poitiers.

D'ici là, volez bien !



Jacques Darolles
Conducteur d'engins.