



«Plus ça change, plus c'est la même chose.»

Chers membres

Chers amis et amies de l'AOPA Switzerland

Chères lectrices, chers lecteurs du Position Report

L'année qui vient de s'écouler nous a une fois de plus démontré avec clarté la profondeur du proverbe cité dans le titre. Pourquoi, me demandez-vous? Eh bien, le texte suivant, tiré du rapport annuel à l'AG de 2011, qui m'est parvenu ces jours-ci, pourrait bien être d'aujourd'hui:

«Il était vraiment passionnant - pour le formuler de manière positive - d'observer comment les "experts" compétents en Europe se sont comportés. Comme des poules dans un poulailler, lorsque le renard a fait irruption, ils se sont agités dans tous les sens et personne ne savait ce qu'il fallait faire. Sinon, on fait toujours remarquer que l'aviation concerne tout le monde et que tout doit donc être réglé de manière centralisée. Il n'en a pas été question dans ce cas, car cela aurait signifié assumer personnellement des responsabilités et - pire encore - prendre des décisions. Que faire? Déléguer! Aussitôt dit, aussitôt fait - ou surtout dit. Car voilà que soudain, les autorités nationales étaient à nouveau sollicitées. Et bien sûr, comme on pouvait s'y attendre, elles ont été rapidement dépassées, car l'AESA leur a depuis longtemps retiré l'habitude de penser de manière autonome.

Heureusement, la Suisse, et plus précisément l'OFAC, a fait exception à la règle..."

Le comportement des autorités lors de l'éruption du volcan Eyjafjallajökull en 2010 est à l'origine de ces constats. Les autorités politiques européennes et suisses en ont-elles tiré des leçons ? Peu ou pas du tout, serait-on tenté de dire, si l'on considère ce qui s'est passé au cours des deux dernières années. La planification d'urgence correspondante était certes rudimentaire, mais elle n'existait que dans des archives quelconques, comme l'un de ces fameux documents mort-nés. Ni la Confédération ni les cantons (autorités et politiques) ne l'avaient mise en œuvre. Il n'est donc pas étonnant que le Parlement suisse, au lieu d'agir, ait déplacé les chaises de la salle au premier signe de danger, éteint les lampes, soit rentré chez lui et ait laissé au Conseil fédéral le soin d'agir et de résoudre la crise. Le Conseil fédéral a d'abord hésité, puis il a agi, puis il a hésité, puis il a délégué aux cantons qui, à leur tour, ont été dépassés. Ensuite, tous ont essayé ensemble, ce qui n'a pas vraiment réussi non plus, et dans tout cela, la responsabilité individuelle des citoyens et citoyennes de toutes les provenances est tombée à l'eau.

Au niveau européen, c'était encore pire. Au lieu de vivre l'unité que l'on prêche habituellement, celle-ci a été reléguée au second plan au profit d'un nationalisme qui fait peur. Certes, l'UE sait comment le reste du monde doit se comporter, mais elle ne sait rien faire de raisonnable avec elle-même. Nous ne sommes donc pas étonnés que Corona n'ait pas conduit à une remise en question des procédures et des structures existantes, mais qu'au contraire, l'appareil législatif se soit véritablement

mis en marche. Le fait que l'AESA soit une organisation qui propose des règles (lois, mesures, ordonnances, lignes directrices, etc.) et que la Commission européenne transforme la proposition en loi, sur laquelle le Parlement européen doit se prononcer, s'est une fois de plus avéré être un point faible évident dans le domaine de l'aviation. Quelque part entre les deux, les 27 gouvernements européens ont encore leur mot à dire et tout doit se faire à l'unanimité. Mais Corona a montré que chaque pays s'en moque lorsqu'il se sent en danger et édicte avec ferveur des règles nationales. L'imbroglie était et reste donc très important et les vols au-delà des frontières sont un défi pour nous, les pilotes (cf. le graphique de l'année 2020 suivante).



Etat de l'espace aérien en Europe et exemptions pour les vols effectués par des propriétaires privés propriétaires d'un aéronef à titre individuel (Aéronef non immatriculé au nom d'une société)					
Pays	Flights banned - Airspace Closed	Airspace open to VFR Flights	Ferry flights to maintenance organization	Technical flights for engine maintenance	Remarques
Allemagne	●	●	●	●	
Autriche	●	●	●	●	Demanded 1m distance between persons not living in the same household pretty much limits the GA to solo flights. Additionally, many airfields are closed or at least PPR.
Belgique	●	●	●	●	Exception granted for maintenance flights (1 hour) and for maintenance ferry flights
Bulgarie	●	●	●	●	
Chypre	●	●	●	●	After NAA approval, justification by manufacturer documentation
Croatie	●	●	●	●	In Research, contradictory information
Danemark	●	●	●	●	
Espagne	●	●	●	●	Exceptions are granted on a case by case basis
Estonie	●	●	●	●	
Finlande	●	●	●	●	
France	●	●	●	●	
Grèce	●	●	●	●	
Hongrie	●	●	●	●	In Research, contradictory information
Irlande	●	●	●	●	Flight ban by non aviation stay at home rules. Exceptions for ferry flights to maintenance workshop
Italie	●	●	●	●	In practice, aerodromes are closed to respect social distancing, but flights are allowed. Maintenance-related activities have been formalized by NOTAM
Lituanie	●	●	●	●	
Lettonie	●	●	●	●	
Luxembourg	●	●	●	●	Under negotiation, should open for ferry flights and maintenance flights
Malte	●	●	●	●	Flights across borders are banned. Flight training for CPL or ATPL on request - approval does not lie with NAA but with health authorities.
Pays-Bas	●	●	●	●	Family members or co-confined only
Pologne	●	●	●	●	
Portugal	●	●	●	●	At first glance, some of the ferry flights to workshops possible, but cumbersome administrative obstacles make such as the flights are impossible. To confirm.
République Tchèque	●	●	●	●	
Roumanie	●	●	●	●	In Research, contradictory information
Slovaquie	●	●	●	●	
Slovénie	●	●	●	●	
Suède	●	●	●	●	
Suisse	●	●	●	●	
Russian Federation	●	●	●	●	
Belarus	●	●	●	●	
Norvège	●	●	●	●	Permission to be requested with PPR 24H to Avinor, only one person on board. IFR preferred.
Royaume-Uni	●	●	●	●	
Islande	●	●	●	●	
Total per category	7	9	28	27	
Total number of countries	32		countries without data	2	
Countries where airspace is closed	7	23%			
Countries where VFR flights are banned	9	30%			
Countries where Ferry flights to MRO are allowed	28	93%			
Countries where maintenance flights are allowed	27	90%			

This clearly shows that in the vast majority of the countries in the Euro Region, even if flight restrictions apply, maintenance flights according to engine manufacturers recommendations or Ferry flights to MRO are authorized one way or another.

Sources: EASA website, ICAO website, Direct reports from national AOPA's+A141
 Contact: Emmanuel S. Davidson, AOPA France, Président - edavidson@aopa.fr - 06 4823 5559

Nous sommes donc très heureux de faire partie de l'IAOPA (l'association des AOPA européennes) et d'y être très actifs. L'IAOPA a un statut d'observateur auprès de l'AESA, ce qui lui permet d'être présente dans de nombreux groupes de travail importants, comme par exemple celui qui élabore les règles de licence ou de maintenance. Mais nous suivons aussi de près le débat naissant sur la fréquence de "jacasserie" 123.45 ou la réglementation du fuel, et nous nous engageons directement pour une réglementation raisonnable à l'échelle européenne. Mais il n'y a pas que l'AESA, il y a beaucoup plus d'agences européennes qui s'occupent de l'aviation générale et dans lesquelles nous sommes même parfois leur seul représentant. Selon la devise : chaque réglementation évitée au niveau européen est un allègement au niveau suisse.

Les échanges entre les AOPA nationales fonctionnent également très bien. Ainsi, ces contacts nous aident à organiser nos Fly-Outs, surtout à cette époque, comme par exemple l'année dernière aux Pays-Bas et l'été dernier en Allemagne du Nord, que nous avons tous les deux pu réaliser avec succès. Tous pour un, un pour tous se vit ici.



L'échange d'informations nous permet d'effectuer des clarifications ciblées, car la nouvelle se répand rapidement au sein de l'IAOPA: quel pays durcit telle ou telle disposition, ne l'applique pas ou seulement en partie, ou quelles autres absurdités produisent les autorités locales et où se cachent les plus grands dangers administratifs.

Ces constats affligeants sont quelque peu éclairés par le fait qu'en Suisse, dans le domaine de l'aviation générale, nous avons certes été touchés, mais pas arrêtés, grâce à l'action réfléchie de l'OFAC. Il a été possible de continuer à voler, ce qui a permis de préserver l'expérience de vol et donc la sécurité. Au contraire: de manière acyclique, davantage de personnes se sont inscrites à la formation PPL qu'à d'autres

moments, car elles avaient soudain le temps de réviser la théorie et d'effectuer des heures de vol. L'avenir nous dira s'ils tiendront le coup une fois la crise de Corona passée. Mais c'est en tout cas une bonne chose.

Noël est la période de l'espoir, des vœux pour un avenir meilleur, de la transmission du bonheur et de la joie. C'est aussi la base de mes bons vœux de fin d'année pour vous tous. Espérons que l'année prochaine

- la situation s'apaise dans le domaine de la santé en général;
- que les relations et le respect mutuels reviennent;
- le beau temps soit au rendez-vous et nous permette de profiter pleinement des vols;
- que la politique nationale et internationale se tourne vers les vrais problèmes et nous laisse en paix.

Dans cet esprit, je vous souhaite à tous des Joyeuses Fêtes, un Nouvel An lumineux et joyeux et toujours beaucoup d'air sous les ailes en 2022.

Avec mes meilleurs vœux

Daniel Affolter
Président

