



AOPA SWITZERLAND

# POSITION REPORT

Édition 284 – Été 2023



« Découvrez ce qu'il faut pour effectuer  
de telles manœuvres  
à partir de la page 21 »



# Mein Fluglehrer staunte nicht schlecht...

**E**s war ein Tag, wie er fürs Fliegen nicht schöner sein könnte. Ideal, um endlich unseren lang ersehnten Flug übers Jungfraujoch und den Aletschgletscher nach Sion in Angriff zu nehmen.

Mein Fluglehrer machte mir gerade klar, dass man das ATIS in Sion leider nicht empfangen könne, bevor man den dortigen Tower aufrufe, denn die Berge seien im Weg. Ich sagte „kein Problem“, drückte auf den Bluetooth-Knopf meines neuen BOSE-A20-Headsets und sagte meiner Smartphone-Assistentin, sie solle den Kontakt „ATIS Sion“ anrufen.



*BOSE A20 mit Bluetooth  
CHF 1125.—  
sofort lieferbar*

Eine Minute später konnte ich meinem Fluglehrer stolz berichten: „Wir haben Information Tango, das QNH ist 1023, Piste 25 ist aktiv.“ Mein CFI hatte davon nichts mitbekommen und staunte Bauklötze. Und bei unserem nächsten Flug teilte er mir mit, er habe sich auch so ein A20 beschafft, natürlich bei...

**KNIEBRETT.CH**

## Contenu

Éditorial	5
Nouvelles & Manifestations	7
Reportage: Skyguide	10
Information de l'AOPA	14
Logbook: Fly Like a Pro!	17
Vie aéronautique en Suisse	21
International News	23
Petites annonces	25

## Impressum



### Éditrice:

AOPA Switzerland, Albisriederstrasse 252a, 8047 Zürich, 044 450 50 45, office@aopa.ch, www.aopa.ch

### Rédaction, traduction & correction:

Patricia Siebenmann, kommunikation@aopa.ch (rédaction)

Roland Kaps, roland.kaps@aopa.ch (correction)

### Mise en page & édition électronique:

Fineprint AG, Albisriederstrasse 252A, 8047 Zürich, 044 388 70 90, www.fineprintag.ch

Parution tous les 3 mois

«Position Report» est l'organe de publication officiel pour les membres de l'association AOPA Switzerland.

Le prix de l'abonnement est inclus dans les frais d'adhésion.

AOPA Switzerland est membre de l'International Council of Aircraft Owners and Pilots Associations (IAOPA), qui regroupe les AOPA nationales du monde entier.

Pour des raisons de lisibilité, cette publication a été rédigée au masculin, mais s'adresse bien entendu aussi à nos chères pilotes et membres féminins.



## Editorial

### Chers membres de l'AOPA, chers supporters, chères supporters

Lors de l'assemblée générale 2023 de cette année, un nouveau jalon a été posé dans l'histoire de l'AOPA Switzerland. Celle-ci repose sur l'histoire suivante: lors du Regional Meeting de l'IAOPA Europe (pays européens de l'International AOPA), la question du CO<sub>2</sub> a notamment fait l'objet de discussions intensives. L'AOPA Luxembourg a expliqué aux personnes présentes son approche et sa solution à cette question. Il est admirable de voir comment ce petit pays fait une fois de plus œuvre de pionnier et apporte la preuve que la taille n'a rien à voir avec la compétence. Nous avons tout de suite été fascinés par cette solution. En interne, nous avons déjà discuté de la manière dont nous devons procéder, si bien que la démarche de l'AOPA Luxembourg a trouvé une oreille attentive chez nous. Vous pouvez lire à quoi elle ressemble, quels sont ses avantages et pourquoi elle est parfaitement adaptée à notre époque dans l'article sur le Regional Meeting dans ce numéro. Quoi qu'il en soit, nous avons saisi l'occasion et décidé d'introduire le même système au sein de l'AOPA Switzerland. Nous sommes fermement convaincus d'avoir ainsi trouvé, dans l'intérêt des membres, une réponse à un problème urgent et nous sommes maintenant impatients de voir combien de membres participeront volontairement. Le comité serait très heureux s'ils étaient nombreux, voire tous si possible.

Nous avons déjà évoqué le fait que notre CEO Philippe Hauser, dans le cadre d'un groupe de travail de l'EASA / ICAO qui s'occupe des questions de radiocommunication (et de Language



Proficiency), a pu obtenir que les 2 fréquences 123.605 et 123.135 soient libérées pour la radiotéléphonie internationale Air-to-Air. Ces fréquences remplacent la fréquence «jacasserie» 123.45 utilisée jusqu'à présent, qui – comme nous le savions tous – était en fait illégale. Il s'agit d'une part d'obtenir l'attribution des fréquences et d'autre part de les activer dans chaque pays par le biais d'une publication dans l'AIP. Cela s'est avéré plus difficile que prévu, et ce parce que – bien que cela soit obligatoire depuis quelque temps – tous les pays d'Europe ne sont pas encore passés au système de fréquences 8,33 MHz. Philippe Hauser ne s'est pas laissé décourager et est en train de motiver le plus grand nombre possible de pays à obtenir le plus rapidement possible, donc encore au cours de la saison de vol qui a commencé, la libération des fréquences mentionnées via AIP et NOTAM. Nous avons constaté avec plaisir que l'OFAC est très actif et qu'il nous soutient. Dès que nous connaissons la date d'activation, nous vous le ferons savoir.

## Nouvelle website de l'AOPA

Nous avons également travaillé sur notre propre dossier. Notre ancien site Internet [www.aopa.ch](http://www.aopa.ch) avait pris un coup de vieux, c'est pourquoi nous avons décidé de lui faire subir une rénovation. Comme il arrive souvent souvent, la transformation est plus compliquée que la construction, nous avons décidé de le faire refaire. Patricia Siebenmann et Peggy Walentin, membres du comité, se sont chargées de cette tâche en tant que spécialistes et le résultat est à la hauteur des attentes.

Consultez le nouveau site web [www.aopa.ch](http://www.aopa.ch) et profitez-en. Il s'agit du premier pas d'une structure de communication moderne qui sera mise en place petit à petit et qui comprendra à la fin l'état actuel des possibilités, y compris l'intégration des médias sociaux comme par exemple Facebook et Instagram. Si vous êtes intéressés à nous aider à augmenter la notoriété de l'AOPA Switzerland, vous pouvez par exemple marquer vos propres posts sur les médias sociaux avec les hashtags #joinbeforeflight #aopaswitzerland. Nous serions heureux d'être ainsi encore plus visibles.

## Fly Out en Écosse

Le Fly Out 2023 est fixé dans ses grandes lignes. Comme nous l'avons déjà annoncé, il aura lieu du 28 août au 2 septembre 2023 et nous conduira cette année en Écosse. Contrairement aux autres années, nous planterons cette année nos tentes à Perth (EGPT), dans un magnifique château-hôtel, d'où nous partirons en étoile pour des excursions d'une journée. Nous tenons ainsi compte des risques météorologiques, qui sont

sans doute plus importants en Écosse qu'ailleurs. Mais l'expérience nous a montré une chose: Lors des Fly Out de l'AOPA Switzerland, les conditions météorologiques ont toujours été très bonnes. Nous nous réjouissons de pouvoir vous accueillir au Fly Out.

L'aviation générale est en pleine mutation et tient en haleine l'AOPA Switzerland, son comité et son directeur. C'est la seule façon de défendre vos intérêts, ce que nous faisons avec enthousiasme et un engagement total. Selon la devise : tous pour un, un pour tous. Si vous connaissez des pilotes qui ne sont pas encore membres de notre association, n'hésitez pas à les convaincre de nous rejoindre, car plus nous serons nombreux, plus nous pourrons défendre efficacement vos intérêts. Et cela se mesure – à tort ou à raison – au nombre de membres. Merci beaucoup.

Dans cet esprit, je vous souhaite une saison de vol réussie, pleine d'expériences inoubliables, avec toujours beaucoup d'air sous les ailes et sans incidents ou accidents.



**Daniel Affolter, président du conseil  
d'administration de l'AOPA Switzerland**

## Nouvelles & Manifestations

### Assemblée générale 2023

*Philippe Hauser, Geschäftsführer  
AOPA Switzerland*

Le 10 juin était en fait un jour «pas vraiment idéal» pour l'assemblée générale d'une association de pilotes, puisque le ciel était sans nuages et invitait davantage à voler qu'à tenir l'AG. Malgré tout, le président Daniel Affolter a pu saluer 24 membres et 3 invités à 12h30 dans les halles du musée de l'aviation d'Altenrhein. Avec routine, il a fait défiler l'ordre du jour discret et a proposé Paul «Chappe» Ruppeiner comme scrutateur, ainsi que Philippe Hauser comme rédacteur du procès-verbal, qui ont été confirmés à l'unanimité par l'assemblée.

Avec le rapport annuel présidentiel, Daniel Affolter est allé un peu plus loin et a présenté des points importants:

- **Compensation des émissions de CO<sub>2</sub> des avions de l'aviation générale:**

AOPA Switzerland se rallie au schéma de l'AOPA Luxembourg.

- **L'aviation générale a un problème d'image:**

Personne ne sait vraiment ce que l'on comprend par «General Aviation».

- **U-Space:**

Lutte pour l'espace aérien et l'équipement. L'AOPA participe au groupe de travail correspondant de l'AESA.

- **Language Proficiency Implementation:**

Nous demandons entre autres

- Pas de Language Proficiency Check pour les pilotes privés qui volent en VFR. Une bonne «phraséologie standard» suffit totalement.



« Tous les points de l'ordre du jour ont été votés à l'unanimité. »

- Sur chaque station radio civile, on doit pouvoir parler au moins l'anglais – en plus des éventuelles langues nationales.
- **Plans de vol en Europe:** Une confusion qui est tout, sauf accessible à la sécurité.
- **Air-to-Air Frequency:** Un cas pratique de ce qui est possible et du fait que d'autres critères s'appliquent aux pays européens. Dans ce contexte, Philippe Hauser a expliqué la situation actuelle.
- **Énergie:** Un nouveau chapitre s'est ouvert. Que nous réserve l'avenir en matière de carburant pour l'aviation et d'énergies alternatives?
- **Demande à la Suisse:** Lever l'interdiction des ULM, promouvoir les nouveaux avions et leur technologie.

L'approbation des comptes annuels et la décharge du comité n'ont fait l'objet d'aucune objection, réserve ou commentaire, et ont donc été adoptées à l'unanimité sans abstention. La cotisation de membre de 250 CHF a également été confirmée à l'unanimité.

Lors du renouvellement des membres du comité de Daniel Affolter et Peter Jurt, l'unanimité habituelle a régné. Le même résultat a été obtenu pour Serano Pasquinello, qui remplacera le réviseur sortant Georg Gautschi, en poste depuis de nombreuses années.

Les activités pour 2023/2024 se poursuivront dans l'ensemble comme elles ont déjà été entamées. C'est surtout le cas pour les travaux au sein des commissions et des organes nationaux et internationaux. Le Fly Out de cette année en Écosse ainsi qu'un nouveau Flight Safety Seminar sont également au programme.

Après une bonne heure, le président Daniel Affolter a pu clore l'assemblée générale. Il a remercié l'aéroport de St-Gall-Altenrhein, qui a exonéré les participants en vol de la taxe d'atterrissage, ainsi que toutes les personnes présentes pour leur participation à l'assemblée générale 2023. Daniel Affolter a ensuite invité toutes les personnes présentes à l'apéritif offert par le Musée de l'aviation d'Altenrhein.

## 2023: Fly Out vers l'Écosse

Cette année, l'AOPA Switzerland prévoit un Fly Out en Écosse du 28 août au 2 septembre. Comme nous l'avons déjà mentionné dans l'éditorial, il a été décidé de rester au même endroit pendant la petite semaine, à savoir à Perth en Écosse, et de planifier des excursions d'une journée à partir de là. Environ un mois et demi avant le Fly Out, nous organiserons un briefing en ligne sur les équipes. Après leur inscription, tous les participants recevront une adresse e-mail où ils pourront envoyer leurs questions. Celles-ci se-



## Un avion de combat suisse s'entraîne au-dessus de la côte écossaise.

*Photo: NZZ und Luftwaffe*

ront discutées lors de cette réunion en ligne et, nous l'espérons, recevront une réponse. Les détails suivront bientôt par newsletter.

## Fête de l'Air 2023. 75 ans Flugsportgruppe Zürcher Oberland FGZO

1 et 2 juillet.

[Détails ici](#)



## OldtimAIR Parade aérienne aux Stanserhorn

8 ou 15 juillet.

[Détails ici](#)



## SPAS Sea Plane Meeting

4 à 6 août.

Bönigen au bord du lac de Brienz.

[Details ici](#)



## Fly In Egypt

10 à 18 novembre.

Nous avons reçu une invitation à participer à un voyage passionnant en Égypte. Au cours de ce soi-disant rallye, les pilotes voleront à une altitude de 2500 ft, exploreront des sites emblématiques et profiteront des paysages à couper le souffle de l'Égypte. Plus d'informations sur le voyage et sur le groupe de sports aériens égyptien The Flying Pharaoh sous le lien suivant [Link](#).



## «Zurich Information» FIC

Patricia Siebenmann, responsable de la communication AOPA Switzerland

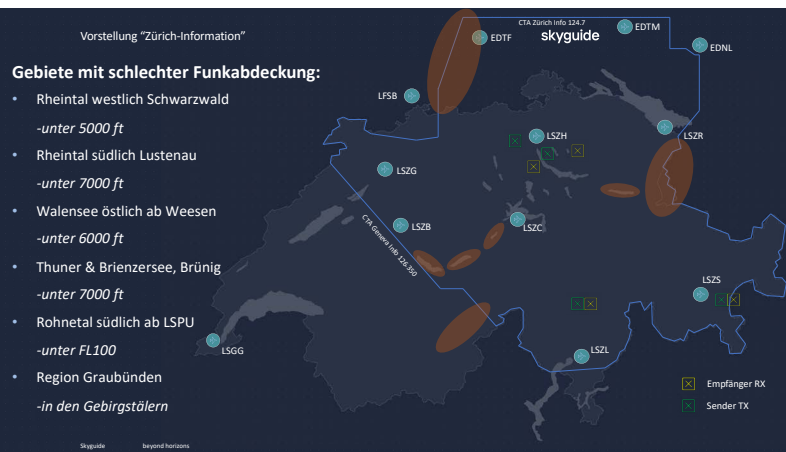
Images et graphiques: Skyguide et Patricia Siebenmann

### Skyguide ou le fonctionnement d'un FISO (Flight Information Service Operator)

C'est l'une de ces journées qui ont été plutôt rares ce printemps. Au réveil, je suis accueilli par un ciel bleu parsemé de petits nuages épars et inoffensifs. La joie monte en moi. Les prévisions météorologiques positives se sont-elles vérifiées? Une journée avec CAVOK et peu de vent s'annonce-t-elle? Les principaux préparatifs de vol ont été effectués la veille, la météo a été vérifiée sur mon itinéraire, les contrôles avant le vol ont été effectués, et après quelques touch and go et un bref arrêt pour recharger mon passager, je pars en direction de la Suisse centrale. Après avoir atteint 6000 ft AMSL, je règle la fréquence radio sur 124.700 et j'écoute Zurich Information. Il est en-

core trop tôt pour que je fasse un rapport. Bien que j'entende le contrôleur aérien, il se peut que je sois encore trop bas pour lui ou dans une zone d'ombre radio, comme c'est le cas par exemple dans certaines vallées des Grisons ou dans la vallée du Rhin au sud de Lustenau. Mais cela ne veut pas dire que la communication est généralement mauvaise en dessous de 6000 ft. Car si je peux entendre le contrôleur aérien, la communication bidirectionnelle peut aussi fonctionner.

Mais je peux entendre comment d'autres aéronaves dans notre région sont avertis du «unidentified traffic» ou de moi. Lorsque j'ai atteint l'altitude nécessaire pour franchir le col en toute sécurité, je me présente à Zurich Information avec un appel initial et j'attends leur «Pass



**Zones avec une mauvaise couverture radio.**

your message». Dès que c'est mon tour, je donne mes détails au FISO (Flight Information Service Operator). Le lieu de départ, l'aérodrome de destination, le type d'avion, la position et l'altitude actuelles, la suite du trajet prévu. Avec ces informations, le FISO peut me trouver rapidement sur le radar si je suis visible en raison de la topographie et peut me fournir des informations pertinentes pour le vol.

### Changement de scène

Le FISO Daniel Reynard remplit une nouvelle bande de contrôle avec toutes les données pertinentes et me transmet le QNH, éventuellement un code de transpondeur et le prochain point de report et me suit maintenant aussi, autant que possible, sur son écran. Je reste en attente d'écoute et me présente au prochain point de reporting.



Le FISO Daniel Reynard au travail.

«*En cas de changement de plan, Zurich Information peut même faire des propositions d'itinéraires.*»

Offizieller Versicherungspartner der AOPA

# Luftfahrzeuge sind bei uns sicher versichert.



**glausen + partner**

Versicherungstreuhand seit 1986

Glausen + Partner AG - Kasernenstrasse 17A - CH-3602 Thun  
Tel. +41 33 225 40 25 - info@glausen.ch - glausen.ch



Arbeitsweise "Zürich-Information"

skyguide



**Le poste de travail d'un FISO.**

Après avoir franchi sans problème le col alpin, je veux entreprendre le vol de retour vers ma base d'attache, qui dure encore une vingtaine de minutes. En effet, il n'était prévu qu'un vol de 45 minutes. Mais comme mon passager a définitivement attrapé le virus de l'aviation et que les réservoirs sont encore presque pleins, nous décidons d'étendre notre itinéraire. Pour être sûr de ne pas voler dans une zone de tir active, un mauvais temps ou une Danger Area, je signale nos intentions à Zurich Information suffisamment tôt.

Il va de soi que chaque PIC doit être bien préparé avant d'entamer un vol, mais en cas d'incertitude ou de changement de plan, quelle qu'en soit la raison, Zurich Information peut même proposer des itinéraires, la responsabilité incombant toujours au PIC. En tant que pilote, il est préférable de proposer des alternatives au moyen d'aides NAV, d'aérodromes ou de points marquants. Plus c'est simple, mieux c'est ! Ceci est également important pour des raisons de recherche et de sauvetage.

C'est entre autres une des raisons pour lesquelles on demande un itinéraire avec les points de repère les plus importants, comme par

## Skyguide, Lower Airspace East à Wangen auprès de Dübendorf:

9 Flight Information Service Operator  
22 Air Traffic Controller «Alps Radar»  
(autrefois ARFA / DELTA)

## «Zürich Information» FIC (Fluginformationszentren)

Anglais & Allemand

### «Zürich Information» 124.7

07:00-22:00 LT heure d'été & 07:00-20:00 LT  
heure d'hiver

### «Alps Radar» DELTA 119.225

07:30 à 19:00 LT

### «Alps Radar» ARFA 119.925

05:30-End of OPR HR LSZR / EDNY / EDTM  
(latest 00:00 LT)

y compris l'espace aérien du sud de l'Allemagne, altitude EDTM (Mengen-Hohentengen) et EDTF (Freiburg). Sans le «Sottoceneri», au sud de LSZL

### «Geneva Information» 126.350

Anglais & Allemand

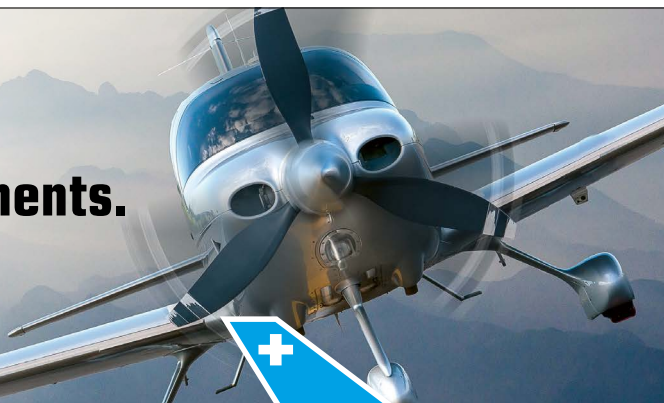
exemple les cols alpins, les vallées, les localités et autres, où il faut rechercher un avion disparu. Si le pilote ne se manifeste plus au point de reporting suivant et que le FISO ne sait pas s'il a atterri en toute sécurité, un Search and Rescue est déclenché, même sans saisie d'un plan de vol. D'où la question d'une route, même si l'avion peut être suivi sur le radar.

Si nous planifions maintenant un vol alpin plus étendu ou si nous volons au-dessus d'un terrain impraticable, l'établissement d'un plan de vol est recommandé. En insistant sur le mot recommandé. Contrairement à l'obligation d'en remettre un pour les vols avec franchissement de frontière, où il est question de frontières politiques et non de FIR, ainsi que pour les vols de et vers Zurich (LSZH) et de et vers Genève (LSGG). Ceci afin que les contrôleurs de la tour disposent de données et puissent ouvrir et fermer les plans de vol.

Le FIS (service d'information de vol) ne remplace pas un briefing complet et ne libère pas les pilotes de leur responsabilité en matière de planification de la route en accord avec les activités de l'espace aérien, du NOTAM et du DABS.

Mais si, en cours d'itinéraire, il devait y avoir une lacune dans les connaissances ou une incertitude (mot-clé «Pilots Brain»), Zurich et Geneva Information proposent les services suivants : QNH actuel, informations sur le trafic, informations sur les espaces aériens / DABS / NOTAM, coordination pour l'entrée dans l'espace aérien C, tests radio et de transpondeurs, messages relatifs au plan de vol ARR/DEP, informations météorologiques, activités de parachutage, tirs de défense contre la grêle, fuel dumping, vols spéciaux, monitoring des radars et transmission d'informations relatives à la sécurité dans la mesure du possible, service d'alerte – SAR et bien plus encore.

## Full service of avionics and instruments.



### Avionitec AG

GAC/P.O. Box 63  
8058 Zurich-Airport  
+41 43 816 44 39

Location Grenchen:  
Flughafenstrasse 59  
2540 Grenchen  
+41 32 652 41 61

# AVIONITEC

[www.avionitec.ch](http://www.avionitec.ch)

## L'AERO Friedrichshafen 2023

*Patricia Siebenmann, responsable de la communication AOPA Switzerland*

*Images: Patricia Siebenmann*

Le salon leader en Europe pour l'aviation générale avec plus de 670 exposants de 35 nations s'est déroulé du 19 au 22 avril. Et ce printemps, notre stand commun avec l'AOPA Germany, Austria et l'IAOPA était à nouveau le point de rencontre pour tous les thèmes liés à l'aviation. Les membres ou les personnes intéressées ont pu s'adresser directement à nous pour nous faire part de leurs préoccupations. Cela a montré une fois de plus l'importance de l'échange personnel. Les questions les plus fréquentes portaient sur l'aviation ULM, surtout pour les pilotes étrangers et leurs aéronefs, l'Avgas, nos assurances et pourquoi il faut devenir membre chez nous. A

cette occasion, nous avons pu recruter quelques nouveaux membres, pour notre plus grand plaisir.

Selon les organisateurs, les attentes élevées ont été dépassées, malgré la grève nationale des chemins de fer, avec un total de 27'200 visiteurs. Et un pourcentage élevé de visiteurs possède une licence de pilote.

### Focus sur la Sustainable Aviation

Lors d'une table ronde organisée par le magazine allemand «fliegermagazin», le Dr Michael Erb, directeur de l'AOPA Allemagne, a notam-



**Débat public organisé par le magazine «fliegermagazin»**

ment discuté avec d'autres personnalités de premier plan sur le thème «L'avenir de l'Avgas». Il a souligné à quel point il était important de se débarrasser le plus rapidement possible de l'essence plombée pour l'aviation, car, comme l'AOPA Switzerland l'a souligné à plusieurs reprises, la priorité absolue pour l'aviation générale est de se débarrasser de l'additif toxique pour essence TEL (plomb tétraéthyle), après que le secteur automobile y soit parvenu il y a 40 ans déjà. Il convient en outre de mentionner qu'une seule usine au monde produit encore cet additif, au Royaume-Uni. Il ne faut pas réveiller les chiens qui dorment. Mais que se passerait-il si ...

Tim Roehl de GAMI (General Aviation Modifications Inc.) était également présent sur le po-

« *L'AERO 2024 aura lieu du 17 au 20 avril 2024 au parc des expositions de Friedrichshafen.* »

dium. Depuis le début de l'année, GAMI peut assurer la distribution d'Avgas sans plomb ou **G100UL** pour tous les aéronefs et moteurs à essence figurant dans la base de données des certificats de type de la FAA. Selon GAMI, il s'agit du premier et du seul gaz d'aviation sans plomb à indice d'octane élevé certifié par la FAA.

### Sujet Licence ULM (Ultra légers)

Comme l'année dernière, certains pilotes étrangers nous ont demandé comment se passait l'entrée en Suisse de leur aéronef ULM. Là encore, grâce aux recherches approfondies de notre membre du comité Luca Milesi, nous avons pu les aider. Une licence ULM suisse n'autorise pas son titulaire à pénétrer dans l'espace aérien suisse avec des ULM étrangers. Les ULM étrangers ont toujours besoin d'une autorisation séparée, qui est délivrée pour un maximum de 60 jours par an (coût : 240 CHF). Ce crédit de jours peut être obtenu en plusieurs tranches. Pour en savoir plus, [voir le lien suivant](#).

Le constructeur français Daher (nous nous souvenons avec plaisir de l'événement pilote d'essai avec le TBM 940 l'été dernier, voir [Link](#)) a présenté pour la première fois sur un salon en Europe la dernière version de son avion à turbopropulseur rapide TBM 960, tandis que juste à côté, Junkers Flugzeugwerke fêtait la première sur le salon du



« *AERO est le salon international de référence pour l'aviation générale, l'aviation d'affaires et les sports aériens.* »

Junkers A60, nouvellement construit comme avion ultra-léger.

Ceux qui n'étaient pas en train de faire du shopping aéronautique ont pu se procurer des accessoires et tester par exemple différents casques. Le fabricant de casques Bose Aviation a ainsi présenté son tout nouveau casque de pilote Bose A30 à l'AERO.

**L'année prochaine, l'AERO aura lieu pour la 30e fois**

L'édition anniversaire aura lieu du 17 au 20 avril 2024 à Friedrichshafen. La journée des médias et la première de la remise des AERO Media Awards auront lieu la veille, le mardi 16 avril 2024.

Plus d'informations sur [www.aero-expo.de](http://www.aero-expo.de) et [ici](#).





## Fly like a Pro!

*Patricia Siebenmann, responsable de la communication AOPA Switzerland*

Une fois arrivé à l'aérodrome, je me mets en mode pilote. Bien que je prenne beaucoup de plaisir à voler (ce qui n'a pas toujours été le cas pendant la formation initiale, mais ce serait une autre histoire) et que je ne sois pas contre quelques blagues en vol, je prends le vol très au sérieux. J'essaie même d'aborder chaque vol comme un pilote professionnel.

Voler comme un professionnel ne signifie pas être payé pour voler, porter des épaulettes et brûler du jet fuel. Cela signifie plutôt que l'on est conscient de la responsabilité que l'on a en tant que Pilot in Command et que l'on est fier de la manière dont on effectue chaque vol. C'est quelque chose qui se ressent plus qu'il ne se décrit (plus de détails ci-dessous). Si l'on passe suffisamment de temps sur un aérodrome, on peut facilement l'observer: Certains pilotes abordent chaque vol comme s'il s'agissait d'un après-midi sur un canot pneumatique, tandis que d'autres l'abordent comme une grande intervention médicale. J'essaie d'éviter le premier type de pilotes.

### Un état d'esprit professionnel

Pour voler comme un professionnel, il faut avant tout avoir le bon état d'esprit. Il faut notamment être discipliné pour exécuter correctement chaque tâche à chaque vol. Les grands pilotes ne sont jamais complaisants.

Pour lutter contre l'autosatisfaction, il faut faire une autocritique sincère, ce qui ne se fait pas

toujours avec la même efficacité. Pour éviter les erreurs, il faut d'abord les rechercher en faisant attention à la manière dont on se comporte à chaque vol. Quelle était la qualité de la dernière approche, du dernier atterrissage? Un pilote professionnel dira rarement: «génial». Il est plus probable qu'il s'attarde sur les détails concernant les vitesses, une approche stable, la voix et la gestion de l'énergie. Des applications comme ForeFlight ou SkyDemon peuvent aider dans ce processus en apportant un niveau impartial et basé sur des données dans le debriefing personnel, mais en fin de compte, il faut un pilote prêt à regarder à l'intérieur. Mais cela aussi est un avantage et non un inconvénient: devenir plus conscient de soi-même n'est pas une mauvaise chose, que l'on pilote, élève des enfants ou dirige une entreprise.

### Humilité et apprentissage tout au long de la vie

L'humilité est liée à la connaissance de soi. Dans le domaine de l'aviation, il ne faut pas confondre modestie et anxiété (qui peut être aussi dangereuse que l'arrogance ou la surestimation de soi). C'est admettre que des pilotes qui étaient meilleurs que soi ont péri par manque d'attention ou par excès de confiance. Une preuve d'humilité est la manière dont on lit les rapports d'accidents. Les professionnels résistent à la tentation de dire: «Quel pilote stupide – je ne ferais jamais ça». Au lieu de cela, ils réfléchissent soigneusement à ce qu'ils vont faire pour éviter qu'un tel scénario ne leur arrive un jour.

La dernière partie du bon état d'esprit est l'apprentissage tout au long de la vie. Cela devrait être une évidence, car si vous êtes humble et que vous voulez vous améliorer, vous voudrez constamment améliorer vos connaissances et vos compétences. Cela peut signifier passer du temps dans les airs, soit avec un instructeur de vol, soit seul avec un plan d'entraînement fixe. Mais vous pouvez aussi apprendre beaucoup de choses dans un simulateur de vol ou à l'aide de séminaires sur la sécurité aérienne de l'AOPA, de magazines spécialisés, de livres, de podcasts et de vidéos. Garder la tête dans le jeu est presque aussi important que d'accumuler des heures de vol.

## 12 choses à faire et à ne pas faire pour voler comme un:

- Vous effectuez toujours un contrôle avant le vol. Cela ne doit pas nécessairement être un démontage de l'avion pendant 45 minutes, mais cela doit inclure quelques vérifications

« *Dans l'aviation, il ne faut pas confondre modestie et inquiétude.* »

critiques : Même si vous êtes presque sûr que les bouchons de réservoir sont en place, vérifiez-le.

- Avant chaque vol, faites vos devoirs. Tout comme la vérification avant le vol, celle-ci ne doit pas être un travail de longue haleine. Il n'y a pas de points de bonus pour le fait d'établir un triangle des vents avant chaque vol. Mais vous devez effectuer quelques planifications de base avant le décollage. Ne soyez pas celui ou celle qui vole à travers un CTR actif et qui gâche la journée de tout le monde. A ce sujet, voici un lien intéressant vers l'EASA (European Aviation Safety Agency) [Link](#)



**J E T & P R O P**  
**H I S T O R I C F L I G H T**  
**M A I N T E N A N C E**



Wir übernehmen Wartungsarbeiten an Flugzeugen aller Klassen. Bei uns ist Ihr Flugzeug in besten Händen. Lernen Sie uns kennen und lassen Sie uns Ihre nächsten Arbeiten mit Ihnen zu besprechen.

**So erreichen Sie uns: +41 79**

- Vous gardez l'avion propre. Non seulement cela fait bonne impression sur les passagers, mais cela permet aussi de détecter plus tôt les problèmes de maintenance potentiels et de trouver plus facilement le trafic pendant le vol.
- Vous suivez toujours une check-list. Un commandant de bord avec 25 000 heures de vol sait définitivement comment démarrer le moteur de son Boeing, mais il utilise tout de même une check-list – et vous devriez faire de même.
- Vous volez exactement de la même manière, que vous voliez avec des passagers ou non. Il n'y a qu'une seule norme de sécurité, et elle ne peut pas changer selon que les autres sièges de l'avion sont occupés ou non.
- On ne dit jamais: «Regarde» ou on essaie d'impressionner quelqu'un. Chaque année, beaucoup trop de pilotes meurent encore lors de manœuvres à basse altitude ou d'air prox, et un vol sans incident est déjà suffisamment excitant pour la plupart des passagers.
- On est aimable avec les passagers et l'équipage. Partout où vous êtes en tant que pilote, vous représentez l'aviation, vous vous attendez donc à ce que tout le monde vous regarde. Un pilote professionnel ne réprimande jamais le copilote ou ne regarde pas de haut le type qui pompe le carburant.
- Ils ne trichent pas. «Je suis la plupart du temps à jour» ou «Je vole simplement 100 pieds plus bas» ou «On peut aussi puiser dans les 45 minutes de réserve de carburant» ne sont pas des réponses acceptables. Tout n'est pas une limite dure dans l'aviation, mais celles qui le sont (espaces aériens, secteurs d'entrée, etc.) sont binaires: soit on les respecte, soit on ne les respecte pas.
- Avec les refreshers, on fait plus que le minimum. Un vol d'une heure par-ci par-là ne suffit pas pour se tenir au courant, et les pilotes modestes le savent. Qu'il s'agisse d'un briefing de vol annuel, d'un Instrument Proficiency Check tous les six mois ou simplement d'une leçon

Unser Maintenance Betrieb befindet sich direkt auf dem Gelände des Flughafens **St. Gallen Altenrhein (LSZR)** und ist am Rollwegsystem angeschlossen. Die Historic Flight Maintenance HFM GmbH ist ein vom FAZL zugelassener Unterhalts- und Wartungsbetrieb nach Part MF 21.01 H.MF.4064 bzw. CH.CAO 1018.

Wir sind die Spezialisten für **historische Propellermaschinen** (wie z. B. Bucker, Piper Cub) speziell aber auch für stoffbespannte Flugzeuge in Holz- und Stahlrahmenbauweise. Selbstverständlich betreuen wir auch zeitgemässe Flugzeuge wie Cessna, Mooney oder Spezialmaschinen.

Wir übernehmen Jahreskontrollen LTA's, SB's aber auch Modifikationen oder Upgrades in erstklassigen Händen, denn es liegt uns am Herzen genau wie Ihnen, wenn Sie kommen Sie vorbei oder schreiben Sie uns, wir freuen uns die nächsten Tage zu sehen.

123 33 66 ♦ [info@hf-maintenance.com](mailto:info@hf-maintenance.com) ♦ [www.hf-maintenance.com](http://www.hf-maintenance.com)

informelle avec un instructeur de vol après un mois de pause. La formation est une habitude, pas un événement.

- Vous avez quelqu'un qui ne vous ménage pas et qui vous montre vos lacunes à la manière d'un mentor. Voilà pour la connaissance de soi. Les pilotes de compagnies aériennes l'ont sous la forme de leur programme d'action pour la sécurité de l'aviation (ASAP), qui utilise la surveillance des données de vol pour identifier les erreurs avant qu'elles ne deviennent des accidents.

« Apprendre tout au long de la vie. Cela devrait être une évidence. »

- Ils en font profiter la communauté aéronautique. Les pilotes professionnels se soucient de leur secteur et veulent le voir prospérer. C'est pourquoi ils montrent l'exemple et aident la prochaine génération. En donnant par exemple un coup de main lors des journées portes ouvertes des aérodromes, en proposant des vols d'initiation ou en parlant tout simplement à l'enfant du voisin qui souhaite devenir pilote.
- Last but not least: «Twelve hours from the bottle to the throttle». Le verre de vin pour accompagner la préparation du vol du lendemain matin est un «no go»!



**Pourquoi un preflight check approfondi vaut toujours le coup: Une bergeronnette des ruisseaux s'est installée confortablement.**

*Photo: Natascha Wirth, LSPL*

## Vie aéronautique en Suisse

# Aerobatic Days Bressaucourt

Patricia Siebenmann, responsable de la communication AOPA Switzerland

### Formation Displays

L'été est la saison des meetings aériens. En ce moment, il ne se passe pas une semaine sans qu'un show aérien ne soit organisé quelque part dans le pays. Pour que les prouesses aériennes présentées soient parfaites, il faut toujours s'entraîner et pour cela, il faut être autorisé à voler à basse altitude.

Le cours de display de trois jours de la FMA-Flyers du Musée de l'aviation d'Altenrhein a eu lieu cet avril.

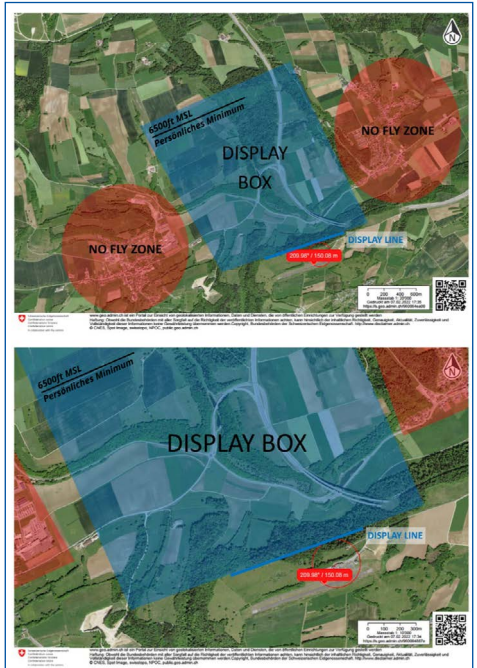
L'objectif était de permettre aux pilotes, conformément aux directives de l'OFAC et de la FMA, d'utiliser leurs avions

- 1. en toute sécurité
  - 2. conformément aux prescriptions et
  - 3. de manière attrayante
- en présentation solo et, selon leur niveau d'entraînement, en vol en formation, et d'être préparés de manière optimale à la participation à des airshows.

C'est ce qui est écrit mot pour mot dans le crew guide que reçoivent tous les participants au cours. L'objectif principal est d'obtenir une autorisation de vol à basse altitude ou de la renouveler. Auparavant, le cours d'affichage avait lieu à Mollis, il est désormais organisé à Bressaucourt. Pendant les entraînements, des procédures radio spéciales sont appliquées, notamment en cas d'urgence comme une panne radio. Les entraînements portent sur la voltige, le display et le vol en formation.

« STEARMAN BG READY  
FOR DISPLAY »

A l'intérieur de la Display Box, c'est-à-dire au-dessus de l'aérodrome, la hauteur minimale autorisée pour les vols acrobatiques est de 300 ft



Exemple d'une Display Box.

Photo: Air Crew Guide FMA Cours Display 2023



## FMA Display au Hohen Kasten.

Photo: Karin Gubler

ou 100 m AGL. Le survol est même autorisé jusqu'à 50 m AGL. En dehors de l'aérodrome et au-dessus des zones non densément peuplées, l'altitude minimale de vol est de 500 m au-dessus du sol.

Le cours de display est publié dans le DABS. La station radio au sol est occupée en permanence et les pilotes sont en permanence à l'écoute. La responsabilité du see and avoid incombe toujours au PIC. Le VMC de jour est considéré comme le minimum météorologique.

### La sécurité des spectateurs

Lors du spectacle aérien, mais aussi pendant l'entraînement, il faut encore prendre en compte le thème des spectateurs. La trajectoire de vol doit être choisie de manière à ce qu'en cas de perte soudaine de puissance, l'atterrissage ou, en cas de défaillance structurelle ou d'autres situations hors contrôle, le contact avec le sol se fasse, selon le guide d'équipage, en dehors de la foule des spectateurs. Les virages et les

« Ou s'entraîne à la voltige, au display et au vol en formation. »

manœuvres doivent toujours être terminés de manière à garantir qu'une distance de sécurité d'au moins 450 m soit maintenue là où, pendant la démonstration, les aéronefs ont un vecteur de plus de 30 degrés en direction de la ligne des spectateurs. Il convient également d'inclure une composante de vent en direction du public afin d'éviter toute approche dangereuse.

L'entraînement pour l'autorisation de vol à basse altitude a lieu exactement une fois par an dans un cadre organisé et tous les participants sont soumis à la même date limite pour le renouvellement de leur CRI-Acro. Les participants sont principalement les FMA Flyers, le musée de l'aviation d'Altenrhein et les propriétaires d'avions qui aiment cette activité.

## International News & IAOPA

### Air-to-Air Channels

GA pilots must not use the well known FREQ 123.45 MHz for air-to-air communications, as this frequency is dedicated to airliners on north Atlantic routes or serves as data link in Europe. The new channels for this communication purpose are 123.065 and 123.135 MHz. Some States are about to implement those channels and to publish them in their AIP. Some others have still some homework to do before releasing them for GA purposes. All pilots are requested to wait the appropriate AIP publication.

### Language Proficiency Requirements

As already mentioned before, we require private pilots flying under VFR to be exempted from any language proficiency requirements. This does neither apply to commercial operations nor to flights under IFR. Furthermore, beside any national languages, at least English shall be permitted at all radio stations.

These requirements were heard at the last meeting of the ICAO Language Proficiency Implementation Requirements Task Force in Uzbekistan. Most of the participants support this change. Therefore, a working paper will be created for the upcoming ICAO meeting in fall this year.

### IAOPA EUR Regional Meeting 2023

We normally meet twice per year to share common issues and to set up policies and recommendations for our work in international organizations. The first meeting this year was held in Kemsing (south of London) in U.K. Please find below a summary of the three most important issues:

« *GAMI: The new fuel is mixable with 100LL* »

The so-called GAMI Fuel will replace the Avgas 100LL in future. In the USA, this fuel is certified for all piston driven aircraft engines with induced ignition. There is good reason that all EASA countries will follow accordingly. Since the new fuel is mixable with 100LL, we do not need new fuel stations nor new fuel trucks. The existing logistics for 100LL may be used without any restrictions.

The cooperation with AOPA USA and the European AOPAs will be intensified. A new Task Force is about to deal with this important issue.

AOPA France could achieve an extraordinary solution with its member card. This card will enable the holder to have access to all airports, similar to the one airliner pilots have to gain their jets. The process to become holder of such a card is not easy and subject of quite a bit of work. AOPA Switzerland is now evaluating to copy this process. We will inform all AOPA members accordingly.

The next meeting is scheduled in fall at the premises of Eurocontrol in Luxembourg.

### Changes in German Airspaces

In whatever way you look at it, Germany is an important country for European GA pilots. Many people fly to and from Germany. Several changes



have been made there. Changes to the regulation for VFR flights when flying through areas with fixed transponder obligation (TMZ).

As of 23 March 2023, there has been a change to the procedures in TMZs with listening readiness. This change applies to pilots who are already on the FIS frequency. Here, there will only be one standard procedure throughout Germany – change to the TMZ code and listening standby on the published radar frequency.

As is well known, during transit through a TMZ, the pilot is obliged to switch to the transponder

code published on the ICAO chart and to remain on listening alert on the associated frequency, which is also published on the ICAO chart. If the pilot is in contact with the Flight Information Service (FIS) prior to entering a TMZ, the obligation to log off to FIS before switching to the frequency specified for the TMZ shall apply. Deviating from this regulation, up to now there has also been the possibility for the TMZ areas in the area of the FIR Langen and FIR-Bremen to remain on the frequency of the Flight Information Service upon request and after confirmation and to retain the transponder code assigned by FIS. This deviating regulation will now be cancelled. This means that a uniform regulation will apply to all TMZ areas in Germany (except for the TMZ Egelsbach, as this is also designated as an area with compulsory radio communication/ RMZ):

When flying through a TMZ, the pilot is obliged (without being asked) to switch the published transponder code for the corresponding TMZ and to maintain listening readiness on the associated frequency. – If there is voice radio contact with FIS before entering a TMZ, the pilot must report to FIS that he is leaving the FIS frequency. Only then will the pilot switch to the published frequency for the TMZ and set the appropriate transponder code. The change has been published in Nfl 2023-1-2700.

## E-Magazine with weekly international news

Are you interested in news about AOPA and GA outside of Switzerland? AOPA e-Pilot will bring you news, flying adventures, safety tips and advocacy updates in English every Friday. Sign up [here](#).



## Petites annonces

### Acheter, vendre, échanger, chercher – les membres placent des petites annonces gratuitement.

En tant que membre, vous profitez de la publication gratuite de petites annonces (échange, occasion, offre de vol en commun, etc.). Vous pouvez passer des annonces gratuites à tout moment.

Annoncez-vous sur <https://www.aopa.ch/français/shop/petites-annonces-1/> ou [office@aopa.ch](mailto:office@aopa.ch).

#### Halteranteile

Top gepflegte DA42, Crosby-Umbau mit CD-155-Triebwerken und MT Scimitar Props (Flugleistungen wie DA42NG oder sogar besser – ca. KTAS 170 in FL100 bei 70 bis 75% – Verbrauch dabei ca. 11 USG Jet-A1/h), G1000 Avionik, Autopilot KAP140, TKS-Enteisungsanlage, O2, Standort LSZF – stets hangariert, TT 2'900 h, RH Engine und Props 600h S/N, LH Engine 350 h S/N. Rückstellungen TBO und LEP vollumfänglich vorhanden. Ein bis zwei 1/5-Halteranteile bei guter Verfügbarkeit des Flugzeugs abzugeben. Erwerb CR MEP/IR auf der Maschine möglich. Preis VS Kontakt: [DA42@bluewin.ch](mailto:DA42@bluewin.ch)



#### Zu verkaufen Mooney M20K, HB-DFZ

turbocharged Mooney M20K 321, 1980. MTOM 1315 kg, TT 2870. Engine Conti TSIO 360 LB TT 1200 hrs KF. April 2023 6 new cylinders fitted + new turbocharger = top overhaul. Propeller 3 blades MTV 12 D. Full IFR GNS 530 com/nav. Compass King 55A / AP King KFC 200. Com 2 / Nav 2 King KX155. Transponder GTX 330. DME King KN 62A. ELT. Weather Radar L3 WX8. Flarm Ediatec ECW 100. EDM 700. Oxygen on all 4 places. Speed brakes. All leather interior black. First paint partly refurbished recently. Always hangared. Only 3 owners since new. Mint condition. Peter von May, [pvmay@bluewin.ch](mailto:pvmay@bluewin.ch), +41 79 691 84 67



#### Gesucht

Winterprojekte. verunfallte Flugzeuge, abgelaufene ARC & Motoren, unfertige Projekte, Hagelschäden. Angebote an Ruedi Burgstaller, [md@wingscout.net](mailto:md@wingscout.net), 076 362 0709 – vielen Dank!

### Zu Verkaufen / 1/6 Halteranteil Cessna 182P

Infolge medizinisch bedingter Aufgabe der Fliegerei wird in der im Birrfeld seit nunmehr 30 Jahren bestens verankerten Fluggruppe Graziella 1/6-Halteranteil frei. Technische Daten: TT ca. 4'780 h; Motor: ca. 80 h TSO; Propeller: ca. 400 h TSO (MT 3-Blatt-Propeller); Lärmklasse: D; Avionics: Garmin Avionik, GTN 650, Powerflarm, ab Ende 2023 G3X touch, GFC500 AP; Transponder: Garmin GTX 328 Mode S; ELT: Artex ELT ME 406; Endurance: 6 Stunden; Zuladung: vollgetankt 350 kg Payload Die dank Autopilot ideale Reisemaschine ist ein echter 4-Plätzer und befindet sich in einem Top-Zustand. Sie war immer im Birrfeld hangariert und wird auch von der dortigen Werkstatt gewartet. Durch die geringe Anzahl Mitglieder ist eine gute Verfügbarkeit sichergestellt. Informationen: Tel. +41 79 632 48 66 / gloormax@bluewin.ch



### A vendre

1/3 part Robin DR 250/HB-EUZ Basé à LSGP. Très bon état. TT 3300. 4 places. TAS 130 kts. Place dans hangar. Avionique Garmin GTN650 + PFD Aspen EDF1000. Christophe Ruchat, 079 202 56 15

### Mitflieger/in gesucht für Weltumrundung

Mitflieger/in gesucht für Weltumrundung Sommer 2024 in SEP (C182): Route CH-Türkei-Turkmenistan-China-Japan-Alaska-Canada-Grönland-GB-CH). Zeit: 3-4 Wochen. Kostenbeteiligung ca. 18000.-CHF. IFR erwünscht. Ferdinand Jaggi, 079 635 50 50

### Piloten-Eigentümer gesucht

Suche Piloten-Eigentümer zum Erfahrungsaustausch zur Instandhaltung/Wartung einer älteren PA28. Meldet Euch bei mir. Roger Häner, roger.haener@icloud.com, 079 15 52 83

### Suche Mitgliedschaft

Suche Mitgliedschaft als Halter für SEP oder MEP wie PC6, PC9, PA60, B58, PA31, PA46, oder ähnliches. Homebase Mittelland, Nord- oder Ostschweiz. Rudolf Burgstaller, md@wingscout.net, 076 362 07 09

### Zu mieten gesucht

vom 17.4.2023 bis 9.6.2023 für Flug nach BGSF und zurück mit Fliegen in Island: SEP, payload > 230kg, IFR zugelassen, Range >750NM, gravel RWY tauglich, Stundenbudget 50 bis 60h. Meine Flugerfahrung: CPL/IFR/FI/FE, 7900h, habe die Strecke schon mehrmals geflogen, Teilnahme am Hin- oder Rückflug (je 7 bis 10 Tage) ist möglich. Bruno Stocker, 079 351 47 45, bruno\_stocker@bluewin.ch

### Zu verkaufen: Halteranteil 25% Cirrus SR22TN

25% Anteil Cirrus SR22TN Turbo G3 zu verkaufen, hangariert in Zürich, technisch auf neuestem Stand, neu lackiert, LED-lights, digital fuel quantity indications Beringer Brakes, 4-Blatt Prop., komplett new Garmin Avionics, 2 x G500xti, GTN750/650, Iridium Datalink etc., remanufactured Motor Null Stunden, 85'000 CHF . Martin Gautschi, +41 79 438 46 29, gautschim@bluewin.ch



### Zu verkaufen: FFA Bravo AS202/18A4, HB-HFZ

1991, normal, Utility, Aerobatic, MSN 237, Airframe TT ca. 1'630 hrs, Airframe Cycles / Landings ca. 2'570, 1 BENDIX KING Audio Panel KMA 24H TSO, 1 GARMIN GTR-225A VHF TX/RX VHF-COM, 1 GARMIN GTN-650, 1 GARMIN GTX-330 Transponder Mode S, 1 KANNAD Serpe-lesm 406 AF TX ELT, Engine Textron Lycoming Division, AEIO-360-B1F, L-25438-51A, TSN ca. 210 hrs, Propeller Hartzell INC, HC-C2YK-1, CH27262, TSN ca. 1'630 hrs, last OH inspection 23APR2018, Noise Class C, 70,4 dB(A), MTOM 1'080 kgs, annual inspection due 19.03.2023, ARC due 31.03.2023 CHF 125'000.00 (VAT dep.on deal) bidding sale process

Thomas Hiestand, 079 373 67 64, thomas.hiestand@aviatis.ch



### Zu verkaufen: Garmin D2 Mach 1 Titanium

Die Pilotenuhr schlecht hin. Laufzeit 4 bis 7 Tage mit einer Ladung. Listenpreis 1379.- ca 2 Monate getragen mit Garantie und Zubehör. Preisvorstellung 1100.-.

Kontakt: Matthias Wuttke, m.wuttke@me.com

### For Sale: 1/3 part of Cessna 182P IFR at LSGL

total 3050h, engine 200h (factory rebuilt in 2019), new MT-prop 3 blades (noise class D), new paint, new windshield, new carpet, led lights and strobes IFR certified (2 G5, GNC355a, 3 axes autopilot GFC500, DME, ADF, VOR & ILS 2x 8.33 com, bluetooth audio panel GMA 345) long range tanks (6 hours at cruising power), oxygen for 4. Can cruise up to FL 150. For futher infos contact 079 413 15 92

### EASA/FAA Lizenzen – SEP/TAA – VFR/IFR

Jahrescheckflüge, Einweisungen, Umschulungen, Flight Review (BFR) und IR Prof. Check (IPC), GTN650/750/G1000NXi, AirBusinessCenter EuroAirport BSL/LFSB, FAA and TSA approved.

www.flyabc.ch

paul.flyabc@bluewin.ch, 079 285 46 60, AOPA member 1241

**Zu verkaufen: 1979 Cessna 182Q Skywagon**

1979 Cessna 182Q Skywagon, HB Reg, STOL Kit, 250 hp motor, 3 bladed propeller, speed kits. TT: 3650 hours

Motor TSOH: 480 hours – Remanufact. in 2015. Propeller Overhauled in May 2017. Garmin GNC255A NAV-COM, GTN650 NAV-COM-GPS, GMA342

Audio panel, GTX330 XPDR, ELT, FLARM, DME, ADF, Col Radar, Autopilot and MORE! Specifications subject to verification by purchaser. CHF 175,000.00

Stefano Scossa, +41 79 337 03 03, [info@aeromeccanica.ch](mailto:info@aeromeccanica.ch)

---

**Zu verkaufen**

Stratux ADS-B / Flarm Empfänger, funktioniert mit Foreflight, Airnav pro oder AeroADSB (freeware).

Für info : [www.stratux.me](http://www.stratux.me) – Funktioniert einwandfrei. Mit Batterie. Preis: CHF 250.–

Kontakt: Laurent Schuler, [lschuler0@gmail.com](mailto:lschuler0@gmail.com)

---

**Le démarrage tardif de la saison de vol 2023  
n'a pas été un inconvénient pour tout le monde...**

*Photo: Natascha Wirth, LSPL*



