



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Édition 283 – Printemps 2023



« Le Piper Super Cub en plein
dans son élément. »

à partir de la page 16



Mein Fluglehrer staunte nicht schlecht...

Es 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: Slowbirds	8
Pilotbag	11
AOPA Switzerland: Espace aérien 2023	14
Vie aéronautique en Suisse: MOUntain Flying	16
Redevances en Italie	19
International News	21
Petites annonces	23

Impressum



Éditrice:

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

Rédaction & Traduction:

Communication AOPA, kommunikation@aopa.ch (rédaction)

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

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.

« La reportage sur les Slowbirds et leur passion pour l'aviation ancienne

à partir de la page 8 »



Editorial

Chers membres de l'AOPA, chers passionnés de vol et d'avions, chères parties intéressées

Le 1^{er} janvier 2023, le conseiller fédéral Röstli a pris ses fonctions à la tête du DETEC. Il est et sera donc le nouveau conseiller fédéral responsable, entre autres, de l'aviation. Il assume une fonction difficile, où l'écologie et l'économie sont au centre des préoccupations, et pas seulement dans le domaine de l'aviation. Ainsi, presque tout ce qui est d'une importance capitale pour l'avenir, de l'E (environnement) au T (transport, justement l'aviation) en passant par E (énergie sous toutes ses formes) et C (communication, numérisation), est au centre de l'attention politique et fait l'objet d'âpres débats, malheureusement trop souvent durcis par des désirs opposés et rigides. Pourtant, tous ces domaines attendent une direction et des décisions importantes et décisives. Malgré toutes ces tâches, nous espérons que le conseiller fédéral Röstli sera à l'écoute de nos préoccupations. Nous souhaitons au conseiller fédéral Röstli tout le meilleur et beaucoup de succès dans cette nouvelle tâche difficile.

Lancement de la saison de vol 2023

Le Flight Safety Seminar FSS de l'AOPA Switzerland a donné le coup d'envoi de la saison de vol 2023. Les participants ont pu assister à de nombreux exposés sur la manière d'améliorer la sécurité individuelle en vol. L'exposé de Wendell Lynch, Safety Promotion Officer de l'AESA, contenait de précieux conseils sur l'auto-examen critique de sa propre routine de travail. Les contrôles qu'il a présentés avant et pendant le



vol sont simples, efficaces et améliorent la sécurité aérienne. Paul Baumann, ancien collaborateur de l'OFAC et aujourd'hui instructeur chez QCM, nous a guidés à travers la jungle des termes et des prescriptions en matière de maintenance. En tant que pilotes, nous sommes – ce dont nous n'avons probablement pas vraiment conscience – mis à l'épreuve, car l'aptitude au vol est le résultat de nombreux contrôles individuels que nous devons effectuer. Une erreur ne nous empêche certes pas d'aller voler, mais en cas de contrôle ou d'éventuel incident, les conséquences sont graves. Urban Mäder, cofondateur de FLARM Technology AG, nous a montré de manière impressionnante les avantages de cette technologie pour l'amélioration de la sécurité aérienne. Toutefois, seuls ceux qui effectuent la mise à jour annuelle peuvent en profiter à plus long terme. La question soulevée de savoir pourquoi tant de pilotes la ratent est restée sans réponse de leur part. Enfin, Philippe Hauser,

notre CEO, nous a d'abord expliqué les nouveautés de l'espace aérien 2023 avant de nous parler de la «boîte à outils» du Flight Examiner. Voler, cela m'est apparu une fois de plus de manière très claire, c'est un entraînement permanent des compétences acquises au début avec le PPL. Qui se repose, se rouille, c'est aussi valable ici.

Le défi de l'aviation sans pilote

Dans l'espace aérien européen, l'U-Space est un défi de taille. Qu'est-ce que l'U-Space, me demanderez-vous. U-Space est le terme européen pour la gestion du trafic des aéronefs sans pilote. Il s'agit notamment de fonctions et de processus numériques et automatisés qui doivent permettre aux opérateurs de drones, en particulier, d'accéder à l'espace aérien de manière sûre et efficace. L'une des conséquences est l'existence d'espaces aériens séparés qui sont sous-traités à l'AG ou dont nous ne pouvons continuer à nous servir qu'avec difficulté. Une foule de questions en suspens, du financement de la sécurité aérienne aux normes à respecter, en passant par la compatibilité des appareils utilisés, attendent d'être discutées et résolues. L'AOPA Switzerland peut collaborer avec l'IAOPA Europe dans les groupes de travail correspondants de l'AOPA. Un gros travail nous attend ici, mais si nous ne nous y attelons pas, nous manquerons l'occasion de sécuriser l'espace aérien dont nous disposons aujourd'hui.

Mais ce n'est de loin pas la seule chose qui nous préoccupe en Suisse et en Europe. En tant qu'AOPA Switzerland, nous nous engageons partout où l'aviation privée, l'aviation sportive, l'aviation de loisirs ou toute autre forme d'aviation est menacée. Pour cela, nous avons besoin de votre aide et donc de votre adhésion à l'AOPA Switzerland. L'union fait la force, mais la voix individuelle n'est pas entendue. C'est pourquoi il était si agréable de pouvoir à nouveau s'entretenir personnellement lors du FSS.

Je vous souhaite à tous une belle, agréable et satisfaisante saison de vol 2023, avec toujours assez d'air sous les ailes, et j'espère vous voir bientôt sur un aérodrome.

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

Stand lors du dernier AERO Friedrichshafen

Photo: AOPA



Nouvelles & Manifestations

AERO Friedrichshafen

Du 19 au 22 avril, nous serons présents à l'AERO Friedrichshafen sur le stand A5-201, aux côtés de l'IAOPA et de l'AOPA Germany. Nous nous réjouissons de vous y rencontrer nombreux. Cette année, nous ne pouvons malheureusement pas vous offrir des billets gratuits.

Se rendre à l'AERO avec son propre avion:

[Details](#)

Assemblée générale 2023

La prochaine AG aura lieu le 10 juin. L'invitation et les détails suivront ultérieurement par e-mail.

2023: Fly Out vers l'Écosse

Cette année, l'AOPA Switzerland prévoit un Fly Out du 28 août au 2 septembre dans la région où s'entraîne notamment notre armée de l'air. Nous espérons pouvoir vous donner plus de détails sur ce voyage dans une prochaine newsletter.



Un avion de combat suisse s'entraîne au-dessus de la côte écossaise. *Photo: NZZ und Luftwaffe*

Airshow Hoher Kasten

A la hauteur des démonstrations aériennes. 19 et 20 mai avec date de report le 21 mai.

[Details ici.](#)



Fête de l'Air 2023.

75 ans Flugsportgruppe Zürcher Oberland FGZO

1 et 2 juillet.

[Details ici](#)



OldtimAIR Parade aérienne aux Stanserhorn

8 ou 15 juillet.

[Details ici](#)

Ailes Anciennes

Patricia Siebenmann, responsable de communication AOPA Switzerland et Photos: Slowbirds

Depuis le dernier film Top Gun «Maverick», les passionnés d'aviation s'intéressent à nouveau aux voitures anciennes volantes. Pour rappel et au cas où certains de nos lecteurs n'auraient pas (encore?) vu le film: Tom Cruise, alias «Maverick», y pilote non seulement des avions de chasse modernes, mais aussi un chasseur à hélices P-51 Mustang de la Seconde Guerre mondiale. Le clou du spectacle est qu'il s'agit de l'avion privé de l'acteur et qu'il n'a pas non plus dû se faire doubler dans la scène finale du film. Les pilotes des Slowbirds, réunis autour de Natascha Wirth, font au moins autant sensation qu'un Tom Cruise lorsqu'ils apparaissent dans des spectacles et sur des terrains d'aviation avec leurs oldtimers soigneusement restaurés et entretenus. Natascha a accepté de nous en dire plus sur sa passion et son enthousiasme pour ces avions hors du commun.

L'enthousiasme pour les avions historiques

Natascha Wirth, cofondatrice des Slowbirds

Chaque pilote vit la passion du vol d'une manière différente. Aucune catégorie de sport aérien ne doit être exclue ici. Que ce soit le vol à voile, le vol libre, l'hélicoptère ou le voyage aérien en Italie dans des conditions IFR. Chaque manière de se déplacer dans les airs a son

propre attrait personnel. Avant de fonder notre association Slowbirds, nous partagions déjà une passion qui nous est propre. Le vol et la conservation d'avions historiques. Nous sommes tous liés par l'amour du Pilatus P3. En 2021, le magnifique Piper L4, D-EBUG est venu nous rejoindre en Suisse. Un avion chargé d'histoire, puisqu'il a été le premier à être enregistré et à voler de manière privée en Allemagne après la Seconde Guerre mondiale.

Les vieux avions m'inspirent et il n'y a rien de plus beau que de faire voler un morceau d'histoire. À notre époque où tout va très vite, il n'est plus évident de conserver les «vieilles techniques». Pourtant, celle-ci a posé une pierre angulaire importante et a contribué, grâce à son grand art de l'ingénierie et à son esprit pionnier, à la manière dont nous nous déplaçons aujourd'hui.



Projet North American Aviation Harvard 4 à l'aérodrome de Granges



L'équipe Slowbirds avec Roland Ginggen, Clemens Rüb et Natascha Wirth (de gauche à droite).

Pour préserver ces raretés à l'avenir, le vol seul ne suffit évidemment pas. L'entretien et les connaissances spécifiques des machines sont au moins aussi importants. Peu de gens sont prêts à consacrer tout leur temps libre à cette technique ancienne et complexe. À cela s'ajoute l'un des traits de caractère les plus importants: la patience!

Il n'est pas rare que nous discutons dès le matin, avant le petit-déjeuner, des magnétos d'allumage et de leur réglage ou des programmes de maintenance et de la tenue de dossiers techniques.

Grâce à sa carrière professionnelle, mon partenaire Clemens a acquis au fil des ans une grande connaissance des moteurs d'avion et des avions historiques. Qu'il s'agisse de Fieseler Storch, Focke-Wulf Stieglitz, Me-108, Bücker Jungmann / Jungmeister ou de notre projet actuel, un Harvard IV (T6-J). Nous apprécions toutes les occasions de faire partie de l'histoire de l'aviation, et ce n'est pas tous les jours que l'on peut assembler ensemble un Harvard IV. Cela n'aurait pas été possible sans Michael Weber, propriétaire de ce magnifique avion.

Nous nous complétons très bien en tant qu'équipe. Clemens en tant que mécanicien aéronautique expérimenté, Roland en tant qu'ancien électricien aéronautique et moi avec la gestion des papiers, des finances et des projets, y compris les garçons et leurs idées.

« Nous apprécions chaque occasion de faire partie d'une histoire d'avion. »

Depuis 1994, le Hunterverein Obersimmental exploite un Hawker Hunter HB-RVS, le seul monoplace qui vole encore en Suisse. Sans le grand engagement du comité, des membres et des bénévoles, il ne serait plus possible d'exploiter une telle chose. Depuis l'année dernière, je suis présidente du comité d'organisation de la fête du Hunter, qui a lieu chaque année à l'aérodrome de St. Stephan. J'apprécie l'échange et la collaboration avec divers organismes et je suis fière de faire partie d'une équipe formidable. La prochaine rencontre aura d'ailleurs lieu le 26 août à l'aérodrome de St. Stephan.

L'association Slowbirds, composée de Clemens Rüb, Roland Ginggen et Natascha Wirth, a été fondée fin 2020 pour la préservation du Piper historique L4, D-EBUG et de son histoire. Pour en savoir plus, rendez-vous sur www.slowbirds.ch.

Vous trouverez Natascha Wirth sur Instagram sous le nom de [natascha_the_flying_unicorn](https://www.instagram.com/natascha_the_flying_unicorn).

4 questions courtes à Natascha Wirth

Nomme une personne avec laquelle tu souhaites voler, vivante ou décédée.

Jacqueline Cochran. Elle a notamment dirigé le programme WASP (Women Air force Service Pilots) en 1942.

Quelle(s) destination(s) souhaites-tu encore absolument visiter?

Le chemin est le but.

Qu'est-ce que tu préfères faire en dehors du vol?

Je ne comprends pas la question! (*Natascha répond par un clin d'œil*)

« Il n'est pas rare que nous discussions des aimants d'allumage le matin avant le petit-déjeuner... »

Si tu pouvais piloter n'importe quel aéronef, lequel serait-ce?

Pour moi, plus d'un rêve s'est déjà réalisé et je suis incroyablement reconnaissant de pouvoir piloter ces beaux avions. Il y a dix ans, lorsque j'ai commencé à voler, je n'aurais jamais pensé pouvoir le faire un jour. Mais beaucoup de passion et d'engagement m'ont littéralement ouvert des portes. Bien sûr, je pourrais aussi m'habituer à l'odeur d'un cockpit de Spitfire.

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



Pilotbag

Que devrait-il y avoir dans le sac du pilote

Patricia Siebenmann, responsable de communication AOPA Switzerland

Juste à temps pour le début de la nouvelle saison de vol, j'ai fait le ménage dans mon sac de pilote. Il en est ressorti, par exemple, une barre énergétique dure et périmée depuis longtemps et des lingettes hygiéniques desséchées. J'épargne à nos lecteurs le reste de ma découverte.

1. Le casque

L'oreillette est souvent la pièce d'équipement la plus importante qu'un pilote porte sur lui. Si vous pensez ne pas en avoir besoin, essayez d'effectuer un vol dans un avion au cockpit fermé sans casque – après une vingtaine de minutes, le bruit et les vibrations vous donneront l'impression d'avoir volé toute la journée. N'ou-

bliez pas d'emporter des piles supplémentaires pour le casque si nécessaire. Ajoutez un casque de vol ou une casquette en cuir pour votre oreillette si vous volez dans un avion à cockpit ouvert.

2. Planche à genoux

La planche à genoux est une sorte de bureau de tir qu'un pilote utilise pendant le vol. Si vous travaillez avec du papier, le bloc-notes ou le navlog y sont placés. Si vous utilisez un appareil électronique, c'est ici que vous le placez si vous n'avez pas de support pour l'appareil. Vous pouvez également fixer sans problème des cartes papier sur une planche à genoux.



Photo: Flight Outfitters

3. Instruments d'écriture/papier

Dans le domaine de l'aviation, on écrit beaucoup. Vous allez recopier des informations météorologiques, des autorisations IFR, des instructions de l'ATC, etc. Même si vous le faites électroniquement sur une tablette, cela ne peut pas faire de mal d'avoir une sauvegarde. Le papier est également pratique pour laisser des messages, par exemple si vous voulez faire savoir à l'agent du handling que vous avez besoin de carburant pour votre avion ou tout simplement laisser un salut dans le bureau C inoccupé.

4. Cartes de vol à vue actuelles/ Visual Approach Chart, cartes OACI et/ou équivalent numérique tel que SkyDemon ou ForeFlight

Faites attention au mot «actuel». Les fréquences changent, l'espace aérien change, les aéroports reçoivent de nouvelles tours – ce sont des choses que vous voulez savoir. De nombreux pilotes utilisent des informations électroniques dans le cockpit, mais gardent la version papier comme sauvegarde.

Vérifiez les dates d'expiration. Les publications électroniques peuvent être mises à jour en appuyant sur un bouton. Les cartes papier doivent être remplacées. Lorsque les cartes papier arrivent à expiration, elles deviennent des outils pédagogiques utiles au sol – et bien sûr, elles font de parfaits emballages cadeaux.

Si vous utilisez une tablette pour la navigation, vous devez avoir un câble d'alimentation supplémentaire, des piles et/ou un powerbank.

5. Lampe de poche spéciale aviation

La lampe de poche devrait avoir une lumière blanche et une lentille colorée (verte, rouge ou jaune) pour le vol de nuit. Vous seriez surpris du nombre de pilotes qui disent qu'ils ne voleront plus après la tombée de la nuit... et que cela ar-



rive quand même. Ayez également des piles de rechange pour cela.

6. Outil multitâche

Il vous en faut un avec une lame de couteau et au moins un tournevis plat ou cruciforme. Procurez-vous également une pince suffisamment grande pour pouvoir faire levier si nécessaire. Personnellement, je préfère le Leatherman quand, une fois de plus, le pilote devant moi a trop serré le bouchon en vérifiant le niveau d'huile. Les petits multitools qui peuvent être attachés à des porte-clés sont mignons et conviennent parfaitement pour ouvrir des boisons, mais rien de plus.

7. Plan de vol de navigation sur papier et carte OACI.

Cela vous permet de connaître les performances de l'avion, la vitesse au sol, le temps passé sur la piste, etc. Vous avez certes un GPS dans l'avion, mais si quelque chose se passe mal, vous avez besoin d'une sauvegarde.

8. Tamis à carburant/jauge de niveau

Ces deux objets ont l'habitude de disparaître de l'avion, surtout s'il s'agit d'un charter ou d'un avion-école. Emportez les vôtres avec vous.

9. Kit de survie

Never leave home without one! Spécialement lors d'un vol à l'étranger mais aussi en montagne. Veillez à ce que l'avion contienne une

trousse de premiers secours, du ruban adhésif, un sac en plastique, des mouchoirs, de la ficelle de parachute, un couteau, un allume-feu, etc. En cas de vol dans les Alpes, il est recommandé de porter des vêtements chauds et de ne pas oublier les gilets de sauvetage en cas de survol de grandes étendues d'eau.

10. Argent liquide pour les distributeurs automatiques

Avez-vous déjà été le pilote qui est arrivé à l'aérodrome, le bistrot fermé et la seule source de nourriture un distributeur automatique? Moi, oui. Emportez quelques billets de deux francs et de cinq francs pour pouvoir vous désaltérer. Dans notre base d'accueil, par exemple, le café est toujours payé en espèces.

11. Radio portative

Si votre radio tombe en panne, cela peut ruiner toute votre sortie. Utilisez-la en secours dans le cockpit ou sur la rampe lorsque vous attendez un ami ou (pour les CFI) lorsque vous observez un élève voler lors de son premier solo. Là aussi, n'oubliez pas d'apporter le câble de recharge ou des batteries supplémentaires.

12. Snacks et boissons

Et enfin, et non des moindres: suffisamment à boire et des snacks sains comme des barres énergétiques, un fruit ou des noix (brainfood!). L'air sec (en altitude) se déshydrate assez rapidement, même en hiver. C'est pourquoi il faut faire le plein d'essence pendant le vol.



Avionitec AG

General Aviation Center

8058 Zurich-Airport

+41 43 816 44 39

info@avionitec.ch

2540 Grenchen-Airport

+41 32 652 41 61

AVIONITEC

Powered by **GARMIN**

Espace aérien 2023

Philippe Hauser, directeur de l'AOPA Switzerland

Étant donné que les adaptations annuelles de l'espace aérien suisse sont introduites chaque année en mars, la date du séminaire de l'AOPA sur la sécurité des vols est parfaitement adaptée pour aborder précisément ces modifications de l'espace aérien.

Le changement le plus important réside dans le fait que les places de tir de l'armée sont désormais protégées par une zone de restriction (LS-R..). Les zones de danger (LS-D..) ne conviennent pas, le risque d'être touché par un projectile en vol étant trop important. La plupart des places de tir sont situées dans les Alpes et sont activées jusqu'à 25 jours par an au maximum. Les zones de restriction correspondantes sont certes visibles sur le DABS avec la date et l'heure d'activation, mais elles ne sont pas publiées sur la carte OACI. La lisibilité en souffrirait fortement en raison du grand nombre de ces zones. Il est également évident que la carte au format A4 du DABS ne peut absolument pas être utilisée pour la navigation.

Tous ces faits nous ont incités à dresser la liste de toutes les zones de restriction créées en raison des places de tir et à les présenter sur la carte de vol. Il s'agit de permettre aux pilotes de s'y référer si de telles zones de restriction sont actives sur leur trajectoire de vol prévue. Cette présentation a été mise à la disposition de tous les participants au séminaire.

Mais il existe aussi des zones de restriction qui sont indiquées sur la carte de l'OACI. Il s'agit surtout de zones qui comptent plus de 25 jours d'activation par an. La zone de tir la plus active

« *Emmen TWR à la nouvelle fréquence de 118.000 MHz* »

porte probablement le nom de Wichlen, elle se trouve dans la région du Hausstock (au nord du col de Panix) et est protégée par le LS-R59 jusqu'à un maximum de 200 fois par an.

Mais il y a aussi des espaces aériens qui sont supprimés. Cette année, cela concerne le LS-D18 près de Thoune, qui n'est plus nécessaire.

Aucune modification de l'espace aérien, mais une adaptation importante concerne néanmoins le TWR d'Emmen, qui reçoit une nouvelle fréquence de 118.000 MHz. Les autres fréquences dans et autour d'Emmen restent toutes inchangées.

Infractions de l'espace aérien 2022

Le thème des infractions à l'espace aérien, dont le nombre a énormément augmenté, surtout dans la région de la TMA de Zurich, est presque devenu un sujet récurrent – heureusement surtout celles qui n'ont pas de «Safety Effect». Néanmoins, chaque violation de l'espace aérien est une violation de trop. Les raisons invoquées sont la distraction, la trajectoire de vol trop proche de l'espace aérien C/D et la météo. Le chiffre de 330 violations de l'espace aérien signalées en 2022 est sans aucun doute beaucoup trop élevé.

La comparaison entre les TMA de Zurich et de Genève est intéressante. Alors que Zurich présente une augmentation de 66 à 152 infractions en 2022, Genève enregistre une augmentation de 6 à 12. Dans toute la région du lac Léman et

au nord de celle-ci, il n'y a pas une seule infraction à l'espace aérien signalée. En revanche, les CTR/TMA de construction plus simple comme celles de Berne, Meiringen, Payerne ou Altenrhein enregistrent entre 10 et 15 infractions.

Ce qui me frappe en tant que Flight Examiner

En tant qu'expert de vol actif pour PPL et CPL, Philippe Hauser parle pour ainsi dire de sa propre expérience. Il ne s'agit pas de faire de la théorie, mais de donner aux participants des idées sur ce qu'ils souhaitent revoir. Chacun doit réfléchir aux thèmes qui peuvent être abordés en vue du prochain vol d'entraînement EASA pour le renouvellement du SEP. Hauser a abordé cinq thèmes et les a subdivisés:

1. Decision Making

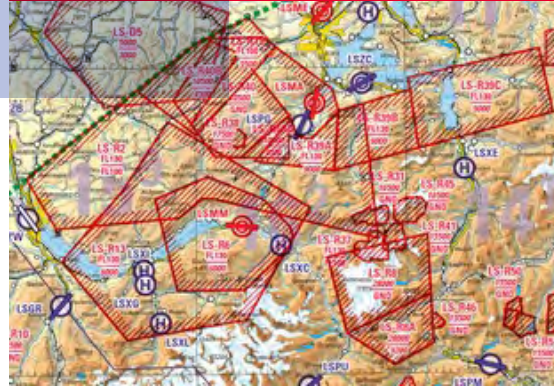
- Dire non est un art
- Anticiper (plan B)
- Retirer la pression et demander du soutien
- Écouter son instinct et ne pas l'ignorer
- Demander conseil dès la planification du vol

2. Atterrissage 0° Flaps

- Position (angle d'attaque) de l'avion
- Vitesse en approche finale
- Glissade
- Décision de décollage direct
- Mise en place (flare)

3. Exercice d'atterrissage forcé

- Systématique
- Choix de la zone d'atterrissage d'urgence



« *Infractions de l'espace aérien – un sujet récurrent* »

- Approche (volte)
- Approche finale (flaps, train d'atterrissage)

4. Remise de gaz (Go Around)

- Décision
- Déroulement
- Vitesses

5. Situations d'urgence simulées

- Où chercher quoi (AFM ou POH)
- Estimations (analyse)
- Connaissance du système
- Répétition permanente

Il y a également beaucoup de points positifs à relever. Ainsi, la surveillance de l'espace aérien, le respect des limites de l'avion, la navigation générale, la radiotéléphonie ainsi que la planification du vol se sont très souvent révélées satisfaisants. Dans l'idéal, les observations ci-dessus devraient être reprises par les pilotes et discutées entre eux.

Vol de glacier avec une Piper Super Cub

Texte et photos: Patricia Siebenmann, responsable communication AOPA Switzerland

«Vorab inspection haute»

Notre Piper Super Cub rouge vif décrit de larges cercles juste à côté du domaine skiable au-dessus de Flims. On reconnaît les traces d'autres glaciéristes qui nous ont précédés. La fine couche de neige semble dure, les traces de glisse des autres glaciéristes ne sont pas vraiment profondes. Nous continuons à descendre. «Vorab inspection basse», dit mon instructeur Heinz Kubli et PIC sur la fréquence 130.355 MHz, et maintenant nous voyons aussi les pierres qui dépassent de la neige à droite de la finale. Nous décidons d'atterrir. Mon tout premier atterrissage sur un glacier. Je suis assis à l'avant et donc à la meilleure place «dans la salle». L'atterrissage est réparti comme pour un atterrissage d'urgence ou un atterrissage extérieur. La seule différence par rapport à cela: Après le toucher, on remet un peu de gaz, car on ne veut pas s'arrêter quand ça monte, car cela rend les choses beaucoup plus difficiles. Donc, après le toucher, on prend un peu de vitesse dans le virage. Il en va de même pour l'atterrissage final. Après notre virage à gauche, on met plein gaz et on décolle tout de suite. Le slider sur la neige est particulièrement amusant. Même si le trajet est assez cahoteux. Après un autre touch and go, nous continuons à voler. Entre-temps, d'autres pilotes de glacier nous ont contactés par radio. Ils échangent des informations sur les conditions

de neige et sur leurs intentions de tester d'autres glaciers. Nous poursuivons notre vol en direction du Clariden-Hüfifirn. Là s'ouvre à nous un terrain d'atterrissage parfait, légèrement en pente, presque plat vu d'en haut. Nous le prenons! Tout en sachant que, lors d'un tel atterrissage, il n'est pas facile d'évaluer l'altitude correcte et l'Aiming Point. Le pilote a toujours l'impression d'être trop haut. Une surface qui semble plate au départ peut s'avérer inégale ou cahoteuse au moment de toucher le sol. Il ne faut pas non plus se poser sur un glacier juste après une chute de neige fraîche. Des crevasses, des pierres ou des rochers pourraient se cacher sous la neige fraîche.



Atterri et happy!



Glacier Vorab avec les traces
d'autres pilotes de glacier

Goûter sur le glacier

En cette journée de vol parfaite et presque sans vent, le fait que d'autres aviateurs aient déjà laissé leurs traces ici aussi nous arrange, ce qui facilite la répartition. Après deux touch and go, il y a un full stop. En finale, le pilote tire légèrement à droite pour que nous puissions nous éloigner à gauche en cas de remise de gaz. Une remise de gaz tout droit n'est pas une option en cas d'atterrissage en amont. Mais cela n'est pas nécessaire dans notre cas et le Piper Super Cub se pose en douceur sur la neige. Le nez de l'avion pointe vers le bas. Cela facilitera plus tard le décollage et l'éloignement.

Un autre défi peut être le frottement des skis sur la neige ou les cristaux de glace qui peuvent chauffer les skis à tel point qu'ils restent coincés dans la neige lorsqu'on s'arrête. Il est par exemple recommandé de ne s'arrêter définitivement qu'après plusieurs arrêts et démarrages. Ces arrêts progressifs permettent de refroidir les skis et d'éviter que la glace ne se colle.

« *Décollage près du glacier
et vol de retour au plus tard
2 heures avant la fin du
crêpuscule civil.* »

Après avoir éteint le moteur du Continental, la première chose qui me frappe est le calme total, tout semble enveloppé dans de la ouate et un ciel bleu acier s'étend au-dessus de nous. Il est temps de déballer le goûter et de se dégourdir un peu les jambes. Le silence est parfois interrompu par le vrombissement d'autres avions qui tournent au-dessus de nous et explorent la région. La peinture jaune soleil d'un Piper Super Cub sur fond de ciel bleu est ravissante. Lorsque nous décollons à nouveau, nous voyons que deux avions glaciaires blancs et rouges se sont installés plus haut sur le glacier. L'aviateur jaune m'interpellera plus tard dans la soirée à propos de mes photos sur Instagram. Maintenant, j'ai aussi un visage à la voix à la radio.

Only in Switzerland!

En dehors de l'Alaska, il n'y a presque nulle part où l'on peut voler sur les glaciers. Mais comme nous vivons dans un pays de tradition de sauvetage en montagne et que ces sauvetages se font aussi par les airs, cela permet de continuer à atterrir sur les glaciers et les versants de montagne avec des avions à voilure fixe, en plus des hélicoptères, afin de prodiguer les premiers secours.



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 19 – 22, 2023

Friedrichshafen | Germany



expo



#weareGA

#aerofriedrichshafen

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

www.aero-expo.com

Redevances en Italie

Venni, vidi – pagherò?

Roland Kaps-Becker, vice-président AOPA Switzerland

L'Italie a toujours eu une tendance particulière à vouloir classer tous les vols dans l'aviation commerciale, afin de prélever les taxes correspondantes. Si, pour des raisons presque évidentes, cela n'est guère possible, le Cessna ou le Piper monomoteur est rapidement devenu un produit de luxe et la taxe de luxe correspondante a bien sûr été appliquée, heureusement supprimée grâce à l'intervention de l'AOPA Italia. La «créativité» et la méconnaissance de l'aviation ne semblent toutefois pas avoir de limites, car à plusieurs reprises, des vols sur des avions de clubs avec des passagers ont été considérés par l'administration fiscale «Guardia di Finanza» comme une offre de taxi aérien. L'administration fiscale, l'«Agenzia delle Entrate», ignore souvent délibérément qu'un contrat d'affrètement et un «Air Operator Certificate» (AOC, autorisation d'exploitation) pour l'exploitation **commerciale** de vols seraient nécessaires. Et le fait que cet office utilise dans le Tyrol du Sud le terme allemand «Agentur für Einnahmen» (agence des rentrées d'argent) n'arrange pas les choses.

Nous avons reçu diverses informations selon lesquelles les taxes pour les «passagers de taxis aériens» (appelés «voli di aerotaxi» dans le droit italien) ne leur ont été facturées que 2 à 4 ans après un vol vers l'Italie. Pour les distances de vol inférieures à 1500 km, il faut compter 100 € par passager (le montant est doublé pour les distances plus longues).

C'est surtout pour les avions immatriculés au nom d'associations ou d'autres personnes mo-

rales que l'on conclut volontiers et (pré)rapidement à un vol commercial. Il est intéressant de noter à cet égard que l'administration fiscale de Venise l'interprète ainsi, alors que la réponse par mail de l'administration de Trieste à une demande de renseignements avant un vol privé exclut cette hypothèse.

Collaboration avec l'AOPA Italia

Depuis de nombreuses années déjà, et plus encore depuis notre Fly Out en Italie, nous entretenons d'excellentes relations avec l'AOPA Italia, qui nous a aidés à l'organiser de manière simple et variée. Dans ce domaine aussi, nous échangeons des informations et travaillons en étroite collaboration. Nous avons déjà pu aider divers groupes de vol à moteur à évaluer la situation et à écrire aux autorités.

De son côté, l'AOPA Italia a écrit à la fin de l'année dernière à la Première ministre italienne ainsi qu'aux ministres des Finances et des Transports pour demander la suppression de cette taxe. Outre l'inégalité de traitement de l'aviation par rapport à d'autres moyens de transport, cette taxe entraîne une charge administrative importante pour seulement 0,01% des recettes fiscales de l'Etat ou des régions.

En collaboration avec l'AOPA Italia, l'AOPA Switzerland souhaite apporter son soutien et ses conseils aux membres concernés. C'est pourquoi nous décrivons ci-dessous la procédure sommaire pour être informé de ces (éventuelles) taxes et ce que l'on peut faire à chaque étape.

Déroulement de la publication de la taxe

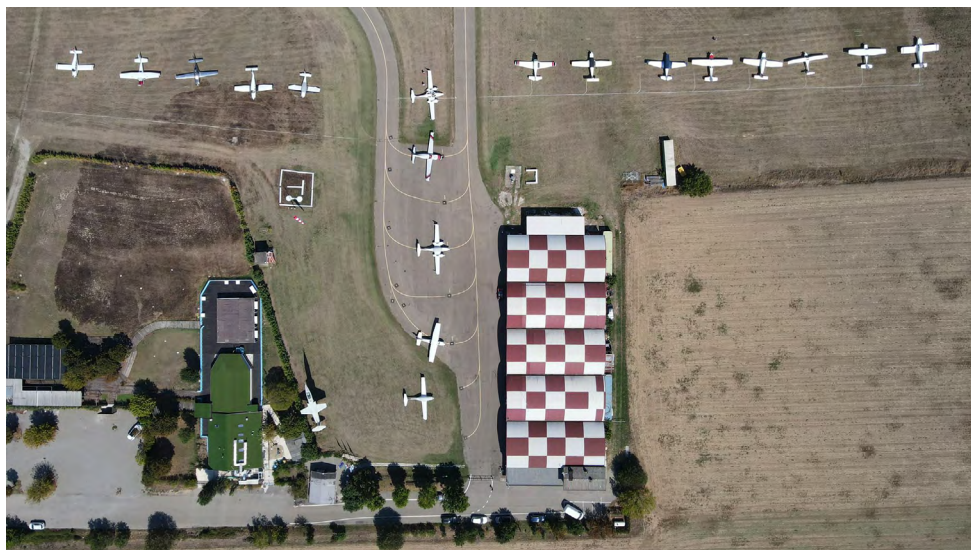
1. Dans un premier temps, la «Guardia di Finanza» (GdF) demande à l'autorité fiscale «Agenzia delle Entrate» (AdE) de débiteur le vol de la taxe susmentionnée. Le détenteur en est informé par une lettre.
2. Cette lettre de l'autorité de surveillance financière GdF doit toujours être contestée (pour les vols privés) à l'attention de l'autorité fiscale. L'AdE ne doit pas nécessairement agir sur la base de la demande de GdF, mais elle le fait dans de nombreux cas. La réponse motivée à la lettre de GdF explique pourquoi l'autorité fiscale ne doit justement pas agir (par exemple parce qu'il ne s'agit pas d'un vol commercial), ce qui permet dans certains cas de contrer la demande de paiement de l'AdE.
3. Si la demande de paiement de l'AdE est envoyée malgré tout, on dispose d'un délai de 60 jours pour faire appel.

Pour compliquer les choses, la GdF rédige encore ses lettres en deux langues (I/E), mais l'AdE ne le fait plus qu'en italien.

Cette procédure, inutile pour les vols privés, est suffisamment exigeante même pour les Italiens, mais elle n'est plus guère praticable pour les pilotes ou les associations qui n'ont pas de très bonnes connaissances (juridiques) de l'italien. Si vous êtes membre de l'AOPA Switzerland et que vous êtes concerné, n'hésitez pas à nous contacter.

Appel à nos membres

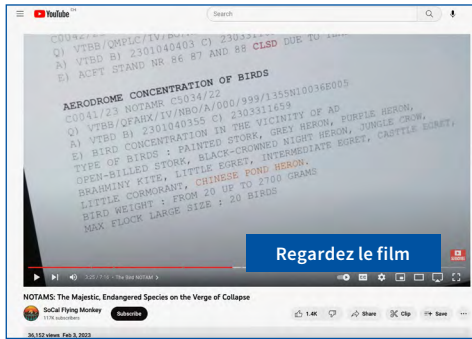
Merci de nous faire part de vos expériences ou de nous envoyer les éventuels documents que vous recevez des autorités italiennes. Pour ce faire, veuillez utiliser notre adresse e-mail: office@aopa.ch



International News & IAOPA

About those NOTAMS

NOTAMS, the magic endangered species. This video made us laugh out loud.



First Junkers A50 Junior delivered

In the Position Report 280 **Position Report 280** we had reported in detail about the aircraft inspired by the 1930s. Now the first example has been delivered to the customer in Uetersen (EDHE) near Hamburg. A great Christmas present, we think. The man behind the revived Junkers Flugzeugwerke, Dieter Morszeck was there in person for the handover. The Junkers A50 received its certification from the German Ultralight Flying Association (DULV) only a few weeks ago. Inciden-



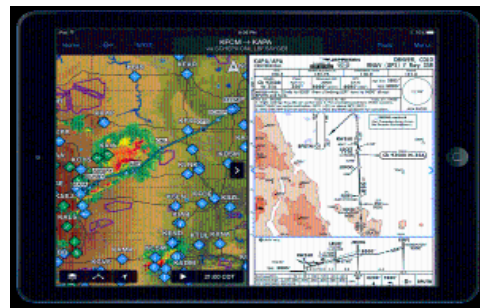
tally, 57-year-old launch customer Jörg Czepluch first came to flying via the A50. In 2021, he read an article about the aircraft and thought: It's now or never! Now he has started his pilot training and has the flying machine to go with it.

15 percent discount on most Jeppesen products and services for AOPA members in Europe

Thanks to a recent agreement between Jeppesen and IAOPA Europe, members of all European AOPAs can now take advantage of a 15% discount on several of Jeppesen's most popular products and services (both initial subscriptions and renewals):

- Paper Charts
- Electronic Charts
- iPad Apps
- Jeppesen databases (Garmin 430/530, GTN series, Garmin 1000 etc)
- EASA Training Products

Members in the following countries can already now contact Jeppesen directly to take advantage of the offer using their AOPA membership number: Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, Germany, Netherlands, Norway, Poland, Russia, Sweden & Switzerland.



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](#).

Online videos and more

In case spring is still on hold and you can't go flying as much as you wished: Check out these videos [here](#).

Watch the latest videos of the AOPA Air Safety Institute [here](#). This time with the crash of a Pilatus PC-12 about 14 minutes after departure in winter weather.



**Piper Super Cub
à Ecuwillens**

Photo: Patricia Siebenmann

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.

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

Zu verkaufen: Halteranteil PA28-181

1/3 - Halteranteil Piper PA-28-181 Archer II Jahrgang 1994, Standort Grenchen (mit Hangarplatz). Re-manufactured Motor Null Stunden, GTN650, Garmin GI275, Air Traffic (AT-1, Flarm, Mode S, ADS-B), KAP 100 Autopilot, Preis auf Anfrage. Leasing, Teilzahlung oder nur Miete möglich (Stunden sammeln).

Rudolf Marti (Haltergemeinschaft STUMAR), rudolf.marti@gmx.ch, 079 607 12 88

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 2 x 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: Clarity Aloft In-Ear Headset

Clarity Aloft In-Ear Headset zu verkaufen. Kaum gebraucht. Inkl. optionalem Headset Adjustment Strap, falls es zu gross ist. Kann im Birrfeld übergeben werden oder per Post geschickt. CHF 350.–

Fabian Hummel, 078 823 03 43, fhu@gmx.li

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



Zu verkaufen

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

Für info : www.stratux.me – Funktioniert einwandfrei. Mit Batterie. Preis: CHF 250.–

Kontakt: Laurent Schuler, lschuler0@gmail.com

Zu verkaufen

1/6 Halteranteil Cessna 182P TT 4'800 h / Lärmklasse D / Endurance 6 h / Garmin Avionik, u.a. GTN 650 / Powerflarm / Zuladung vollgetankt 350 kg

Kontakt: Max Gloor, 079 632 48 66 oder gloormax@bluewin.ch

Zu verkaufen

6 Original 2-inch Jeppesen IFR Airway Manual Binder - echt Leder - Made in Germany und 1 Kunstlederordner zu verkaufen. Die Dinger sind wirklich unverwüstlich und in perfektem Zustand. Alles zusammen für CHF 65.–

Rudolf Zurmühlen, rudolf@zurmuehlen.ch

Gesucht

Winterprojekte, verunfallte Flugzeuge, abgelaufene ARC, unfertige Projekte, Hagelschäden. Angebote an burgstaller@wingscout.net

Saratoga Flyer Club sucht neue Mitglieder

HB-PNX stationiert in LFSB im Lucky Hangar PA32-RT, IFR, Einziehfahrwerk, Sauerstoff, stets CAMO gewartet. Weitere Informationen gerne bei Joachim M. Ebi, Tel. +49/171/8503704

Cadre AIRGIZMO

Cadre AIRGIZMO pour montage dans tableau de bord d'un Garmin GPS MAP 296 - 395 - 396 - 495 - 496. Prix 50.- + port. Bernard A. Savoie, savoiebd@netplus.ch

Zu verkaufen

Socata TB21 for sale. N-reg. IFR. YOM 1991. 3-blades Hartzell, Top FL250, 5.5h / 1'100NM range @55%, 170kts cruise. Total time 2800h, engine SMOH 30h. Avidyne 540/440 IFR. KFC 150 AP, Sat WX, prop de-ice, O2 installed. Price CHF 150K.

Call Placido 079 407 04 28 or write placi@outlook.com

Empfehlung

Fluglehrer VFR/IFR, EASA und FAA, verfügbar ganze CH, Cirrus CSIP alle SR-Modelle Avidyne/Perspective, VisionJet SF50, Ferry-Flüge, MOU-Ausbildung Wheels auf Ihrem Flugzeug, MOU auf Ski, PA46-500.

Martin Gautschi, +41 79 438 46 29, gautschim@bluewin.ch



Wir übernehmen Wartungs-
grades. Bei uns ist Ihr Flu-
Ihnen. Lernen Sie uns ken-
ten Arbeiten mit Ihnen zu b

So erreichen Sie uns: +41

Zu verkaufen: 6 Jeppesen Airway Manual Ordner

6 Ordner Jeppesen Airway Manual 2 inch, superior plastic (Lederimitat). Sehr robust.
Neupreis ca. 30 CHF/Stk. Preis für 6 Stück: 80 CHF
Micha Gilomen, micha4@gmx.ch

Wasserfliegen in Kanada (Thunderbay Ontario)

Gelegenheit: zu verkaufen 1 oder 2 Anteile 25% oder 20% (100%=80'000.- CD)
Maule M5, 235HP, 6 Zyl, Floats and Wheels, Top Zustand, Workhorse, re-
built 2008. EDO 244 Floats
Michael Estermann, 079 293 78 63, mike260656@gmail.com



Bücker fliegen!

Gelegenheit, 1/12-Anteil an Bücker Jungmann HB-URD zu erwerben; ehemals A-24 Schweizer Luft-
waffe, Zustand hervorragend, Standort Lommis LSZT, Standard Akro, Motor Lycoming AEIO-320E2a,
150 hp, TSO 612 h.
Auskunft: Jürg Walliser, Präsident Bücker Club, 079 405 58 58, j.walliser@bluewin.ch

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

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

arbeiten, Jahreskontrollen LTA's, SB's aber auch Modifikationen oder Up-
grade in erstklassigen Händen, denn es liegt uns am Herzen genau wie
denen, kommen Sie vorbei oder schreiben Sie uns, wir freuen uns die nächs-
tesprechen.

1 79 123 33 66 ♦ info@hf-maintenance.com ♦ www.hf-maintenance.com

