



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Édition 289 – Automne 2024

« Vol du soir au bout de
la botte italienne lors de
notre Fly Out »



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-A30-Headsets und sagte meiner Smartphone-Assistentin, sie solle den Kontakt „ATIS Sion“ anrufen.



*BOSE A30 mit Bluetooth
CHF 1299.95
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 A30 beschafft, natürlich bei...

KNIEBRETT.CH

Contenu

Éditorial	5
Nouvelles & Manifestations	7
Reportage: Fly Out 2024 vers le sud de l'Italie	8
Logbook: Migration ibis chauves	15
Vie aéronautique en Suisse: WEIGHT ON WHEELS	19
International News	21
Petites annonces	25

Impressum



Éditrice:

AOPA Switzerland, Albulastrasse 57, 8048 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, Leuengasse 53, 8142 Uitikon Waldegg, info@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 en grande partie au masculin, mais s'adresse bien entendu aussi à nos chères pilotes et membres féminins.

An aerial photograph taken from a boat, looking down at a coastal town in Calabria, Italy. The town is built on a hillside with red-tiled roofs and green trees. A bay with clear turquoise water is visible, with a small sandy beach and several boats. The sky is blue, and the boat's wake is visible in the foreground.

« En route le long de la
côte de Reggio Calabria »

Photo: Daniel Affolter

Editorial

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

Avec l'arrivée de l'automne ces jours-ci, la saison de vol 2024 touche à sa fin. Une fois de plus, le point culminant de cette année pour l'AOPA Switzerland a été le Fly Out 2024, dont la destination, le sud de l'Italie ou la Calabre, la Basilicate et les Pouilles, nous a tous enthousiasmés par la cordialité de nos hôtes et la beauté de la nature, de l'art et de la culture. En tant que membres de l'AOPA, nous avons une nouvelle fois apprécié l'excellente organisation du Fly Out par notre directeur Philippe Hauser. L'infrastructure aéronautique était elle aussi impeccable et nous avons pu bénéficier de réductions pour les membres de l'AOPA sur certains aérodromes. Une fois de plus, il s'est avéré que l'adhésion à l'AOPA vaut la peine, même pour des raisons financières. Vous trouverez des détails dans le rapport de ce Position Report.

L'avenir de l'aviation ultralégère

D'un point de vue aéronautique, j'ai une nouvelle fois été impressionné de voir à quel point l'aviation ULM ou ultralégère et la structure aéronautique qui lui est associée (aerosuperficie) sont répandues et acceptées en Italie. Elles ont largement dépassé l'aviation privée «conventionnelle» telle que nous la connaissons en Suisse. Un aperçu en Europe montre que cette évolution, c'est-à-dire le rattrapage et le dépassement par l'UL, a également lieu dans de nombreux autres pays. L'avenir de l'aviation générale privée se jouera, j'en suis convaincu, dans ce secteur. Techniquement à l'avant-garde, respectueux de l'environnement, silencieux et peu coûteux, les avions ULM sont la réponse au scepticisme à



« L'avenir est dans
l'aviation ULM »

l'égard de l'aviation générale. Aucun futur pilote ne veut encore piloter un avion équipé de «monstres» et bruyant, consommant 50 litres d'Avgas par heure, alors qu'il est possible de faire autrement et pour une fraction du coût financier. L'Europe de l'Est, pour citer un autre exemple, est très en avance sur nous à cet égard. Là-bas, le vol en ULM est une chose normale et le vol en AG une exception. En d'autres termes, des pays dont nous pensons qu'ils n'ont pas notre niveau sont en avance sur nous. Prenons donc garde à ce que notre arrogance ne nous fasse pas passer pour des perdants dans un avenir proche. Il ne faut pas que la diminution d'environ un tiers du nombre de licences PPL au cours des 20 dernière-

« Une fois de plus, nous
avons pu apprécier
l'excellente organisation du
Fly Out par votre directeur
Philippe Hauser »

res années (passé de 6 800 en 2000 à 4 400 en 2022) se poursuive au même rythme. Sinon, il n'y aura presque plus de PPL chez nous dans 20 ans. Regardons la réalité en face et armons-nous pour y faire face et nous améliorer. L'IAOPA et donc l'AOPA Switzerland explorent actuellement les possibilités qui s'offrent à nous pour que l'avenir se joue aussi chez nous. Il s'agit d'un domaine d'activité intéressant dont les défis occuperont encore longtemps l'AOPA et l'IAOPA.

Forte capacité d'inertie des administrations nationales et internationales

La bureaucratie, surtout lorsqu'elle est excessive, nous fait tous lever les yeux au ciel et serrer les poings. Chacun peut y apporter son histoire, son expérience. Mais il ne se passe pas grand-chose, on en reste à de nombreuses paroles et à des « lois d'allègement de la bureaucratie » annoncées en grande pompe, qui signifient pour l'instant toujours plus de bureaucratie et n'améliorent guère la situation existante. L'aviation ULM n'a pu se développer que parce qu'elle est réglementée au niveau national, et non pas au niveau international comme c'est le cas pour l'OACI et l'EASA. Elle se concentre donc sur le vol et non sur le papier. Pourquoi cette constatation? Il ne s'agit pas de rendre l'aviation ULM lourde et impossible à cause de la bureaucratie,

mais d'élever le niveau national existant au niveau européen sans le modifier. Il n'est pas nécessaire d'étendre la réglementation existante, qui est lourde de bureaucratie au niveau mondial; il « suffit » de mettre en place une réglementation européenne légère et efficace. Ce sera toutefois un travail difficile, car les administrations nationales et internationales ont une forte capacité d'inertie qui s'oppose aux innovations. En Suisse, nous avons aujourd'hui trouvé une solution pragmatique pour les ULM étrangers jusqu'à 600 kg MTOW.

Cependant, le fait que la Suisse accepte un écart entre les avions de plus de 600 kg MTOW et les Eco-Light (475 kg MTOW) est inacceptable. Vous trouvez la réponse du Conseil fédéral à l'interpellation Bäumle de 2008 sur ce [lien](#). Selon cette réponse, rien ne se passe ici parce que l'EASA ne le veut pas. C'est une excuse bidon. Quand on veut, on peut, c'est aussi valable pour la Suisse. Attendre l'Europe, comme le veut la politique, ne fait que repousser la solution aux calendes grecques. Il faut un effort national, associé à une concertation internationale. L'AOPA s'engage pour cela au niveau national et international.

Dans cet esprit, je vous souhaite beaucoup de santé, de succès, de joie, et toujours assez d'air sous vos ailes. Au nom du comité directeur, je vous remercie encore une fois pour votre fidélité et votre soutien manifestés sous de multiples formes et j'espère que nous pourrons nous rencontrer le plus nombreux possible dans les aéroports.

Avec mes meilleurs vœux.



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

Nouvelles & événements

Flight Safety Seminar 2025

Samedi 1^{er} mars 2025

Comme ce printemps, le FSS aura à nouveau lieu au Weiterbildungszentrum Lenzburg (wbz). Des détails plus précis, tels que le programme et les thèmes, suivront prochainement.



Photo: FSS 2024

Assemblée générale 2025

Samedi 12 avril pendant l'Aero Friedrichshafen.

Fly Out 2025

Lundi 25 au samedi 30 août 2025

Nous réfléchissons déjà à la destination du prochain Fly Out.

Exclusivement pour les membres de l'AOPA: ForeFlight online séminaires VFR and IFR de l'AOPA Germany (en allemand)

07 novembre 2024 (VFR)

21 novembre 2024 (IFR)

18h00 – 21h00

Le cours ForeFlight pour débutants et personnes en reconversion aborde les premiers pas dans l'utilisation de l'application ForeFlight Mobile.

Après un aperçu de la structure et des fonctions disponibles, la configuration d'un avion commence. Ensuite, un vol VFR ou IFR est planifié ensemble. La dernière partie sera consacrée aux réponses aux questions.

Les deux séminaires se dérouleront en allemand. Les places sur la liste des participants sont limitées et seront attribuées dans l'ordre d'arrivée.

participation gratuite (uniquement pour les membres)

Date limite d'inscription pour le séminaire VFR: 31 octobre 2024, pour le séminaire IFR: 12 novembre 2024.

Inscription à ce séminaire et à d'autres séminaires passionnants, auxquels nos membres peuvent également participer, sur ce [lien](#).



Photo: reFlight

Rappel et autres bonnes nouvelles de la destination très prisée de Portoroz/LJPZ!

L'aérodrome de Portoroz/LJPZ, connu et apprécié de tous, offre une réduction sur les taxes d'atterrissage sur présentation de la carte d'équipage AOPA! En outre, une borne de recharge pour voitures électriques et une webcam ([lien](#)) ont été installées à l'aérodrome.

Rapport sur le Fly Out 2024 vers le sud de l'Italie

Texte et photos Philippe Hauser, directeur de l'AOPA Switzerland

Le nouveau format de Fly Out, qui consiste à désigner un aérodrome de base et à effectuer des excursions en étoile à partir de celui-ci, a fait ses preuves l'année dernière en Écosse. Il est particulièrement adapté aux destinations qui ne comportent pas de grand circuit. C'était également le cas avec le sud de l'Italie, car pour les grandes étapes, il faudrait déjà passer par la Méditerranée, ce que nous ne voulions pas.

Homebase Sibari

Notre base pour le Fly Out de cette année était l'aérodrome de Sibari, situé en bord de mer, tout au sud de l'Italie, dans la région de Calabre. Sibari n'a pas de désignation OACI propre, mais figure dans les applications de navigation comme CS11. La piste en herbe de près de 900 mètres de long est en très bon état, les places de parking sont disponibles en grand nombre et l'Avgas ainsi que le Jet Fuel sont amenés directement à l'avion par un petit camion-citer-

ne - une bonne chose pour ne pas devoir démarrer les moteurs à chaque fois.

Le lundi 26 août, par un temps magnifique et chaud, les 14 avions sont arrivés peu à peu sur notre base d'attache à Sibari. Nous avons été ravis de découvrir de nouveaux visages parmi les participants. Giuseppe, notre contact à Sibari, qui nous a été recommandé par l'AOPA Italia, nous a accueillis chaleureusement avec le propriétaire de l'aérodrome, dans un style typiquement italien. Après quelques mots d'encouragement réciproques, les premières bouteilles de vin ont été débouchées et les casseroles d'eau fumaient déjà fort pour que nous puissions déguster de la mozzarella toute fraîche. Mais on nous a également servi du jambon cru, de la viande séchée, de la charcuterie, du pain et toutes sortes de fromages. L'ambiance n'aurait pas pu être meilleure. On a ri et discuté, plaisanté et mangé, et les participants au



wingscout.ch

Wir verkaufen Ihr Flugzeug

Fly Out de l'AOPA, qui participaient pour la première fois, ont été très vite intégrés.



Notre hôtel en Calabre.

Ensuite, nous nous sommes rendus en bus privé à l'hôtel, qui s'est montré sous son meilleur jour pour les cinq jours suivants avec un «arrangement tout compris». L'offre de nourriture sous forme d'un immense buffet ne laissait rien à désirer. Les boissons servies au bar de la piscine étaient également de plus en plus appréciées. Les chambres étaient toutes bien équipées, propres et spacieuses. Et la plage de sable de l'hôtel, au bord de la mer Ionienne, était facilement accessible après une marche de trois minutes.

«Speedflyers», «Easygoing» et «Connaisseurs»

Les excursions étaient maintenant au programme. Les équipages se sont répartis en trois groupes de quatre à cinq avions. Chacun des groupes s'est rendu vers les trois mêmes destinations, mais dans un ordre différent. En fonction de

la vitesse de croisière, il y avait les groupes «Speedflyers», «Easygoing» et «Connaisseurs». Comme le rapporteur faisait partie de ce dernier groupe, ce sont les excursions du groupe Connaisseurs qui sont décrites. Le mardi s'est à nouveau réveillé sous un soleil radieux. Aucun nuage n'est venu orner le ciel d'un bleu profond. Mais cela devait changer l'après-midi et le soir, car des orages étaient prévus.



Sur le parking de Reggio Calabria (LICR).



Dans le downwind de la piste 33 de Reggio Calabria (LICR).

Notre destination était l'aérodrome de Reggio Calabria, situé sur la route maritime de Messine et en face de la Sicile. Le nombre de mouve-



**Ambiance du soir
lors du vol de retour
de Reggio Calabria
à Sibari.**

ments de ce grand aéroport est plutôt faible, notamment en raison de la concurrence de l'aéroport de Lamezia-Terme et de ses pistes pas trop longues, ce qui le rend adapté à l'aviation générale. L'aéroclub local nous a réservé un accueil chaleureux et nous a accompagnés au musée local. L'attraction principale est constituée par deux statues grecques en bronze datant du 5^e siècle avant Jésus-Christ, qui ont été découvertes par hasard en 1972 dans la mer peu profonde. Pour les autochtones, ces deux statues surdimensionnées ont une grande valeur.

Focus sur l'espadon dans la pittoresque Scilla

Le maestro local Felice est le dernier constructeur de bateaux qui construit encore à la main les felouques typiques pour la chasse à l'espa-

don. Nous avons pu lui rendre visite dans son atelier et nous faire une idée de son métier. On cherche en vain chez lui des machines commandées par ordinateur et des matériaux modernes, car il fabrique ses formes en bois à l'aide d'un rabot et d'une scie, et assemble ensuite les pièces avec des clous en zinc. Du travail manuel à l'état pur.

Au nord de Reggio Calabria, le pittoresque village de pêcheurs de Scilla est situé sur un terrain escarpé. Et comme nous avons vu auparavant les anciennes felouques utilisées pour la chasse à l'espadon, ce n'est pas tout à fait par hasard que nous avons pu goûter à l'espadon sous différentes formes de préparation. Un restaurateur local a poussé toutes ses tables dans la rue étroite pour que nous puissions tous y trouver de la



Chez le constructeur de bateaux Felice.



Déjeuner d'espadon dans un restaurant de rue à Scilla.

« Grande cordialité et camaraderie entre les différents équipages »

place pour le déjeuner. Et si vous n'avez jamais mangé d'espadon, vous ne savez pas qu'il n'a pas le goût du poisson...

Le retour en minibus à l'aéroport a été un peu retardé, car la police n'était pas très contente que notre chauffeur utilise une rue à sens unique dans le sens inverse pour sortir. Et la procédure plutôt compliquée pour le paiement de la taxe d'atterrissage – le très ancien formulaire de l'OACI «General Declaration» est toujours d'actualité en Calabre – a fait que nous avons déjà dû nous pencher sur le sujet «Sunset». De plus, les CB étaient également en vue, mais elles ne se sont pas révélées pertinentes par la suite pour les vols à venir. Bien au contraire, car nous avons été récompensés par un fantastique coucher de soleil en cours de vol. L'atterrissage à Sibari a eu lieu juste avant la dernière étincelle de lumière du jour pour l'avion le plus lent (vitesse de croisière de 100 kts dans le meilleur des cas). C'est ainsi que s'est terminée une excursion formidable et très intéressante.

Non-Flying-Day en direction du Pont du Diable d'Italie

Comme toujours, nous avons cette année aussi organisé une journée sans vol. Celui-ci était au programme du mercredi. Un bus nous a emmenés sur des routes de campagne parfois raides et étroites à travers de magnifiques paysages dans le terrain vallonné de la province de Cosenza. La localité de Civita a été fondée au 15e siècle par

des réfugiés albanais (Arbëresh) et fait aujourd'hui partie des plus belles localités d'Italie. L'un des symboles de la ville est le «pont diavolo», dont le sens originel est très proche de notre pont du diable dans les Schöllenen. Un chemin escarpé mène au pont et de nombreux participants l'ont parcouru à pied. Pour le retour, la plupart des participants ont toutefois été heureux de trouver une solution motorisée avec des véhicules tout-terrain. Un petit rafraîchissement avec la «granita» locale, une sorte de glace molle, et de nombreuses informations intéressantes sur ce lieu remarquable ont clôturé notre visite à Civita.



Sur le pont du Diable à Civita ou pont diavolo.

Nous avons ensuite continué le long des collines en direction de Morano Calabro. En chemin, nous avons dégusté un déjeuner composé de nombreuses spécialités locales. Les poivrons frits ont clairement eu le vent en poupe. Mais les spécialités de fromage et de viande ont également convaincu. Et ainsi, quasiment en guise de dessert, nous avons pu assister à une brève dégustation de vin «Passito di Saracena». Cet excellent vin doux est produit de manière analogue au

«Vin de Paille» et provient de la région. Le point suivant du programme était la visite d'une ferme de lavande. Les différents produits à base de lavande nous ont été présentés avec beaucoup de dévouement. La fabrication de l'huile de lavande a été présentée avec beaucoup d'enthousiasme et de gestes. Et dans la foulée, plus d'un participant a acheté un petit cadeau pour ses proches à la maison.

A Morano Calabro, un endroit très coquet et romantique à l'écart des flux touristiques, un petit musée, mais pas du tout inintéressant, présente des papillons du monde entier. Les tailles, les formes et les couleurs de ces insectes volants, dont l'aérodynamisme n'est pas si simple à comprendre, continuent de susciter l'admiration. Un apéritif avec de délicieuses bouchées dans un restaurant de jardin intime a ensuite clôturé notre Non-Flying-Day.

Poursuite des excursions aériennes

Le jeudi était à nouveau placé sous le signe des excursions. Grumento se trouve non loin de Sibari, au nord. En fait, nous avons survolé la région

que nous avons explorée la veille par voie terrestre. Grumento Nova est une commune de la région de Basilicate, au sud de Potenza. L'aérodrome de Grumentum se trouve dans l'espace aérien du Golfe et présente une piste en dur de près de 1,2 km. Comme Sibari, cet aérodrome n'est pas reconnu par l'OACI, mais uniquement par l'identifiant PZ02 utilisé par les applications de navigation. L'approche peut presque être qualifiée de pittoresque, car les lacs, les champs et les collines forment un paysage magnifique. Un minibus nous a emmenés dans le village, où nous attendait déjà un propriétaire de musée très fier. Malgré le temps presque tropical, il avait mis une cravate pour nous. Son musée, qui abrite des tableaux d'artistes locaux pour la plupart, est remarquable et offre beaucoup à l'observateur. La maison tortueuse qui abrite le musée est également unique en son genre, avec ses nombreuses petites pièces et ses escaliers, et confère ainsi à l'exposition une ambiance particulière.

La tour située au point culminant du village offre une vue magnifique sur la région. Dans le passé, tout un réseau de tours de ce type a été mis en pla-



Restaurant dans le jardin à Morano Calabro.



Sur les toits de Grumento Nova.

ce, à partir desquelles les gardiens des tours pouvaient communiquer entre eux. Peu après, nous sommes redescendus dans un restaurant local. Un menu à plusieurs plats nous y a été servi à la manière italienne.

Rafrâichissement par le haut

Et puis le rafraîchissement est arrivé: il a commencé à pleuvoir. Sur le chemin du centre archéologique tout proche, la pluie s'est intensifiée jusqu'à devenir torrentielle pendant la visite guidée extrêmement intéressante, accompagnée de vents violents. Il n'était pas question de visiter les sites archéologiques extérieurs. Même le déplacement vers l'aérodrome n'avait aucune valeur, car le temps ne permettait pas de vol VFR. Il fallait donc attendre. Peu à peu, le temps s'est amélioré et nous avons pu prendre le bus en direction de l'aérodrome. Le ciel était toujours nuageux et menaçait de nouvelles averses. Le radar météorologique n'était cependant pas de cet avis et indiquait qu'une brèche permettrait de retourner à Sibari, à une trentaine de minutes de là. Tous les équipages n'étaient pas contents et préféraient la variante en taxi. Deux avions qui s'informaient entre eux sur la nouvelle «Air-to-Air

«*Outre les plaisirs aéronautiques, il y avait aussi de nombreux plaisirs culinaires et culturels à savourer*»

FREQ» de la météo dominante ont trouvé une route sèche jusqu'à Sibari. Les CB, cependant, n'étaient en fait pas trop à l'ouest de notre base d'attache.

Grande Finale

La dernière sortie vers Brindisi a été prise sous les ailes du groupe «Connaisseurs» le vendredi. Cette fois, le vent s'y est ajouté. A Brindisi, 17 nœuds étaient annoncés. Pour notre Dornier Do 27, l'atterrissage n'a certes pas posé de problème (le vent soufflait assez exactement dans le sens de la piste), mais le roulage avec un vent de travers n'a pas été de tout repos. Finalement, tous les équipages ont trouvé le parking de l'aéroclub local. Notre contact sur place nous a accompagnés avec beaucoup de dynamisme et d'enthousiasme dans le terminal et à l'extérieur.

Le taxi était également déjà sur place et nous a conduits dans la ville voisine. Brindisi se caractérise par un beau centre-ville, qui est depuis des siècles l'une des principales villes portuaires d'Italie. Un restaurant situé au bord de l'eau nous a à nouveau gâtés avec des spécialités locales. De nombreux équipages étaient ravis des plats servis. Pour le retour, nous avons emprunté la même route, en passant à nouveau par une zone militaire, car un vol direct le long de la côte nous aurait fait traverser une zone interdite.

La dernière soirée commune était imminente. Nous ne voulions pas profiter une nouvelle fois du buffet de l'hôtel, même s'il offrait une grande variété de plats. Le propriétaire de l'aérodrome de Sibari possède à Roseto Capo Spulico le Ristorante La Vela, avec une magnifique terrasse allongée directement sur la mer. Nous y avons bien sûr été très bien gâtés. Un verre de Prosecco à la main, les efforts extraordinaires de Giuseppe et de son équipe ont été chaleureusement remerciés et récompensés par des cadeaux. Mais tous les équipages ont également été remerciés, car sans leur participation, un Fly Out ne serait pas possible. Grâce à notre réseau international et à l'AOPA Italia, nous sommes par-



Soirée de clôture au bord de la mer Ionienne.

venus à contacter facilement notre interlocuteur à Sibari. Sur le vol de retour, l'un des équipages du Fly Out a pu bénéficier de taxes d'atterrissage réduites à Lucca (LIQL) sur présentation de la Crew Member Card.

La cordialité et la camaraderie entre les participants ont été une nouvelle fois très appréciées. Grâce aux égards mutuels et à une bonne maîtrise de l'air, aucun incident, et encore moins accident, n'a été à déplorer cette année encore. Toute l'équipe de l'AOPA remercie toutes les personnes pour leur participation et espère avoir le plaisir de vous accueillir à nouveau l'année prochaine au Fly Out, sous une nouvelle direction.



La cabine PAX du Do 27 – sur le vol vers Brindisi (LIBR).



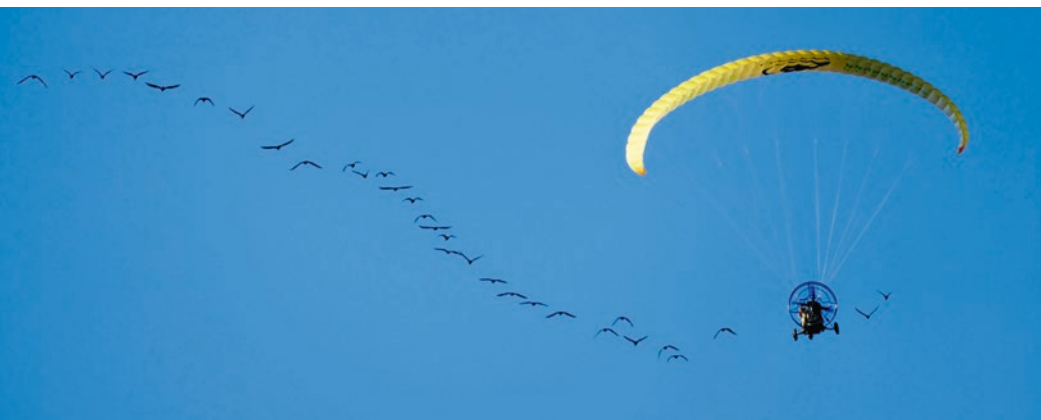
Sur le parking de Brindisi (LIBR).

Logbook: Migration ibis chauves

Migration humaine vers le sud

Text: Team Holzmüller & Patricia Siebenmann, responsable de la communication AOPA Switzerland

Photos: DULV, Der Flugschreiber, Laura Pahnke, G. Hartmann



En trike paramoteur, 30 ibis chauves en 43 jours et près de 50 heures de vol vers l'Andalousie

Certains ibis chauves éclos au printemps n'ont qu'un seul objectif: trouver le chemin de la région hivernale de Vejer de Frontiera, en Andalousie espagnole. Mais ils doivent d'abord apprendre à connaître la route migratoire. Comment faire? A l'aide des deux trikes paramoteurs ultralégers qui ont été spécialement modifiés pour le projet.

L'élevage à la main des ibis chauves au zoo de Rosegg et de Karlsruhe touche à sa fin avant que les jeunes oiseaux ne soient encore fleurs. Ils sont transférés dans leur nouveau foyer, dans le chariot d'élevage qui a fait ses preuves et qui se trouve cette fois sur le site de l'aérodrome de

Binningen. Les deux mères nourricières humaines, Helena Wehner et Barbara Steininger, veillent sur leurs protégés avec des yeux d'Argus.

Ce qui fonctionne en théorie...

En juin, le chef de projet Dr Johannes Fritz et le pilote Walter Holzmüller commencent les vols d'entraînement. Petit à petit, les distances sont augmentées. Et très vite, les ibis chauves suivent leurs parents de migration. Mais lorsqu'on travaille avec des animaux, on ne suit jamais le «schéma F». En théorie, oui, mais pas dans la pratique. Ainsi, les oiseaux nés en 2023 présentent des comportements qui n'ont jamais été observés ces dernières années. Les ibis chauves se posent seuls, sans leur maman, dans les prairies et ne se laissent que difficilement convaincre

« Ce fut une autre expérience extraordinaire et merveilleuse! Les ibis chauves adolescents au caractère têtù mais adorable et le nouvel itinéraire de vol nous ont tenus en haleine! »



Parents nourriciers humains, pilotes et ibis chauves.

Photo: Crew ibis chauves

de reprendre leur vol. De plus, elles volent en un vol dit de contour, très près au-dessus des forêts et des prairies. Une tâche difficile pour les parents nourriciers humains et les pilotes.

Néanmoins, la migration guidée par l'homme débutera en août 2023, au cours de laquelle les oiseaux très menacés apprendront la route migratoire vers leur zone d'hiver au cours de leur première année de vie. Faute de parents-oiseaux connaissant le chemin, ce sont les mères-relais,

assises à l'arrière des deux tricycles à paramoteur, qui se chargent de cette tâche.

Le pilote et 'oiseau leader' Walter Holz Müller s'efforce de se mettre à la place des oiseaux afin de leur donner le goût de suivre. «Les jeunes oiseaux ne doivent pas s'ennuyer. Il ne faut pas se contenter de flotter en ligne droite. Les ibis chauves doivent toujours vouloir rester à proximité de l'engin volant et s'intéresser à l'endroit où 'l'oiseau leader' se couche!»

Suivez toujours l'oiseau leader

La première étape de Binningen (EDSI) à Hüttenhotzenwald (EDSF) sera extrêmement excitante. Notamment en raison des innombrables lignes à haute tension qui jalonnent le chemin. À cela s'ajoutent les oiseaux qui se trouvent juste à la hauteur du sommet et qu'il faut constamment encourager à voler. Les pilotes, les mères adoptives et toute l'équipe au sol sont d'autant plus heureux lorsqu'ils reçoivent un accueil chaleureux de la part du club local après un peu moins de 2 heures.

Après une journée de pause, les pilotes démarrent leurs moteurs, Barbara et Helena ouvrent les portes de la volière installée en escale et se dirigent vers l'avion. Après un départ réussi depuis la magnifique piste, une image similaire se dessine vers le parcours tracé: des lignes électri-

ques à perte de vue. Cependant, la bonne altitude de départ de l'aérodrome H.-Hotzenwald facilite le démarrage du vol vers Besançon Thise (LFSA). La formation atteint l'aérodrome français après près de 4 heures. «Le vol était très exigeant car il était difficile de motiver les oiseaux à rester avec nous. En même temps, nous devons surveiller la bonne route, l'espace aérien et les conditions topographiques», explique Walter.

Une courte escale prévue à Lons le Saunier (LFGL) se transforme en séjour de 3 jours en raison de la montée du vent et des risques d'orages. L'équipe de l'ibis chauve du nord est chaleureusement accueillie sur l'aérodrome spacieux et la volière, les tentes et les bus bénéficient d'un endroit agréable pour séjourner.

L'un des débarquements migratoires les plus passionnants a lieu à Pérouges Meximieux (LFHC). Les prévisions météo annonçaient déjà des vents forts pour les trikes paramoteurs. En préparation, les membres des équipes au sol ainsi que les mères adoptives reçoivent des instructions de Walter sur la façon dont ils doivent se comporter en cas d'atterrissage par vent fort afin de pouvoir apporter de l'aide si nécessaire.

Sur l'aérodrome de Pérouges, il y avait effectivement un vent de nord d'environ 30 km/h à l'arrivée de l'avion. Avec des parapentes surdimensi-



onnés et lents, le risque d'être renversé par le vent à l'atterrissage est élevé si le parapente n'est plus au-dessus de l'avion mais s'incline sur le côté ou vers l'arrière. Les premiers membres de l'équipe au sol ont pu aider à 'récupérer' le planeur. Walter utilise une variante différente et utilise une petite zone protégée du vent entre deux hangars pour l'atterrissage par vent fort.



Changer les motifs des oiseaux

Les prochaines étapes en France et en Espagne comportent également des obstacles de plus en plus grands: pour les pilotes qui volent avec des oiseaux de motivation variable, pour les équipes de soutien qui doivent surmonter des difficultés d'organisation et pour les mères adoptives qui atteignent leurs limites dans les cercles apparemment interminables de vol.

Il y a encore quelques atterrissages imprévus dans les champs ou les prairies en raison d'une mauvaise visibilité, de vents forts ou d'ibis chauves qui ne veulent tout simplement plus voler plus loin. Quelques jeunes oiseaux se retournent au cours d'une étape et restent portés disparus pendant plusieurs jours, mais tous sauf deux sont récupérés par une mère adoptive.

La gamme étroite de conditions de vent et de conditions météorologiques qui permet de vo-

ler avec des trikes paramoteurs (et des oiseaux) rend la planification des étapes très difficile malgré une analyse constante des prévisions météorologiques. En outre, l'équipe qui contacte les aérodromes sur la route d'obtenir l'autorisation d'atterrissage expérience de plus en plus des difficultés pour d'obtenir des engagements pour la construction de la volière et du camp. Contrairement à l'Italie, le projet n'est pas encore aussi connu en Espagne. À certains endroits, vous ne recevez pas le consentement nécessaire des espaces réservés, ce qui a un impact significatif sur la planification de l'itinéraire.

Dernier gros défi peu avant l'arrivée

Après 17 étapes, l'équipe de vol est à nouveau mise à l'épreuve lors de la planification du vol final: des vents d'au moins 40 km/h ont été signalés pendant des jours. Par conséquent, la dernière heure du vol de Tomas Fernández Espada à Vejer de la Frontera en Andalousie, en Espagne, près de Cadix, s'effectue très tôt le matin. Cela signifie que la migration peut être achevée avec

« Heureusement, nos tricycles paramoteurs ont brillamment fait face à cette tâche. Ni la chaleur ni les redoutables épines du sol sec espagnol des aérodromes ne pourraient nuire à nos avions ultralégers! »

succès après 43 jours, près de 50 heures de vol et environ 2 500 km, et qu'un nouveau couloir de migration et une nouvelle zone d'hivernage peuvent être ouverts pour l'ibis chauve.

L'article a déjà été publié dans le magazine DULV (Deutscher Ultraleichtflugverband) et dans le magazine Der Flugschreiber et nous a été aimablement mis à disposition. ([lien](#))



Vie aéronautique en Suisse – WEIGHT ON WHEELS

ÉVÈNEMENT WOW CHEZ SMARTFLYER AG

Patricia Siebenmann, responsable de la communication AOPA Switzerland

Lorsque le fuselage de l'avion est posé pour la première fois sur ses roues et que les ailes sont montées, il s'agit d'une étape importante dans le développement d'un nouvel avion qui mérite d'être célébrée. Surtout s'il s'agit d'un avion électrique. C'est exactement ce qui s'est passé fin juillet. Le prototype SFX1 est monté pour la première fois sur ses roues et cette étape a été célébrée par un événement appelé 'Weight on Wheels', ou

WOW. Les invités ont pu se faire une première impression de l'avion à Selzach, près de Soleure, qui, si tout se passe comme prévu, devrait être prêt à être commercialisé à partir de 2030.

A propos de smartflyer

Le smartflyer SFX1 est un design qui a été développé de A à Z, conçu et optimisé pour la propulsion électrique. L'hélice est placée sur la dérive, là où la pous-

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



sée est la plus efficace, et les batteries sont logées dans l'aile, où la grande masse est neutre en termes de moment de flexion. Dans le nez de l'avion, il y a de la place pour un prolongateur d'autonomie ou des batteries supplémentaires, en fonction de la mission prévue.

Le développement du SFX1 a commencé il y a huit ans avec la chaîne cinématique hybride-électrique. Le Range Extender, une combinaison de moteur à combustion et de générateur, l'inverseur et le moteur électrique ainsi que les batteries ont été testés lors d'essais d'endurance afin de vérifier leurs performances. Au cours des quatre dernières années, la cellule a été conçue et construite par l'entreprise Aerolite en Suisse centrale. Elle est composée de fibres de carbone, qui ont été traitées par le procédé de préimprégnation. Une nouveauté pour un avion de cette taille est certainement la fabrication du fuselage, qui ne présente

aucun point de collage, mais qui est démoulé en une seule pièce. L'intégration de batteries dans une aile est une tâche difficile du point de vue de la rigidité à la torsion, qui a été parfaitement maîtrisée par les concepteurs de smartflyer et en collaboration avec le bureau d'ingénieurs tchèque 5M Levit. Cela a été démontré par un test de charge statique au cours duquel la cellule a été soumise à une charge de 5,6 tonnes.

Recherche d'investisseurs

Pour les étapes suivantes, Smartflyer AG cherche maintenant d'autres investisseurs afin que le prototype puisse prendre son envol l'année prochaine. Une certification est envisagée avec un partenaire industriel, afin que le smartflyer SF1 puisse être mis en service commercial en 2030. Selon le fabricant, le smartflyer SF1 devrait ainsi être le premier avion électrique à source d'énergie interchangeable et révolutionner l'aviation. ([lien](#))



Le fuselage du smartflyer SFX1 pour la première fois «on wheels».

Photo: Smartflyer AG

International News & IAOPA

Patricia Siebenmann, responsable de la communication AOPA Switzerland

Le chemin quelque peu turbulent vers l'Avgas 100 UL sans plomb

Les informations concernant l'introduction du carburant sans plomb, ou la fin définitive du carburant d'aviation contenant du plomb, changent presque chaque semaine. Dernièrement, on a pu lire qu'en Californie, la loi interdit définitivement l'essence plombée pour l'aviation à partir du 1er janvier 2031. Le gouverneur local Gavin Newsom a signé la loi en septembre. La FAA promet ensuite, dans le cadre de son programme EAGLE (End Aviation Gasoline Lead Emissions), de mettre à disposition un carburant de remplacement entièrement homologué pour le 100LL. Nous sommes curieux de savoir si cela va fonctionner. En effet, les rapports actuels en provenance des États-Unis sur les derniers développements concernant l'introduction de l'Avgas sans plomb à 100 octanes sont quelque peu surprenants.

Ce qui s'est passé jusqu'à présent...

Depuis 2022, la société GAMI est en possession d'un brevet pour un Avgas sans plomb 100UL approuvé par l'administration américaine de l'aviation civile (FAA) aux États-Unis par STC (Supplemental Type Certification ou certificat de type complémentaire). Plus d'un million de gallons ont déjà été produits et mis en vente immédiate dans une raffinerie de Louisiane. Toutefois, les ventes ne décollent pas vraiment. Au lieu de cela, des doutes plus ou moins ouverts et non spécifiques ont été émis ces derniers temps sur la composition chimique du carburant et son effet potentiellement corrosif

sur les réservoirs et les joints. Ce point était moins critiqué pour les avions que pour les systèmes de réservoirs fixes et les camions.

Ces doutes ont été renforcés lorsque le N202MD Beechcraft Baron de l'AOPA-USA exposé à Oshkosh a développé une fuite sous le réservoir gauche, qui a été ravitaillé ces derniers mois exclusivement avec le nouveau gaz GAMI Avgas 100UL pour des vols d'essai. Nous en avons parlé dans un précédent rapport de position. Entre-temps, l'alerte a été levée: D'anciennes photos des ailes ont montré que l'enveloppe du réservoir gauche de la Bonanza, qui a maintenant 50 ans et a été réparée avec des rustines, présentait déjà un problème de fuite avant le test du carburant GAMI. Le réservoir droit, qui a continué à être rempli d'Avgas 100LL, avait certes déjà 46 ans, mais il était encore largement étanche. Nos collègues de l'AOPA USA sont très satisfaits des tests en vol effectués jusqu'à présent et affirment que le carburant GAMI est aussi bon, voire meilleur, que l'Avgas 100LL traditionnel.

De nombreux propriétaires de Cirrus ont également été déçus après la publication par Cirrus d'un avis de service ou Service Advisory déconseillant fortement l'utilisation du carburant GAMI et risquant même d'annuler la garantie de l'avion. La raison de cet avertissement était des fuites dans le réservoir et le système de carburant d'avions d'essai qui, selon GAMI, étaient dues à des dommages antérieurs et n'avaient rien à voir avec le carburant GAMI.



Que se passe-t-il chez les concurrents?

Le producteur de carburant américain Swift Fuel, basé dans l'Indiana, a récemment reçu de la FAA un certificat de type complémentaire (STC) pour son carburant Avgas sans plomb Swift

100R. Le R signifie Renewable, c'est-à-dire renouvelable. Le STC s'applique au moteur Lycoming IO-360-L2A, qui équipe les Cessna 172S et R. Il existe également un STC pour ces modèles. Ensuite, il y a la société LyondellBasell/VP Racing, qui s'efforce d'obtenir un gaz sans plomb à 100 octanes. Elle a produit plus de 50 000 gallons de son UL100E pour les tests de la FAA, qui ne sont pas encore terminés. Ces tests portent sur 10 moteurs différents et huit types d'avions différents et dureront environ un an, jusqu'au troisième trimestre 2025.

Les autorités américaines restent déterminées à remplacer complètement l'Avgas 100LL au plomb d'ici 2030. Et après l'interdiction officielle en Californie à partir du 1er janvier 2031, cette mesure sera certainement appliquée dans d'autres États. Manifestement, ce défi n'est pas aussi banal qu'on le pensait au départ. Cette évolution aux Etats-Unis est également d'une grande importance pour le marché européen, puisque l'UE interdira également les additifs de plomb dans l'Avgas dans les prochaines années. Même si, en dernier lieu, un sursis a été accordé jusqu'en avril 2032 par l'Agence européenne des produits chimiques (ECHA), qui souhaite restreindre davantage l'utilisation de l'additif au plomb hautement toxique TEL (plomb tétra-éthyle). Cependant, en raison de l'étroitesse du marché européen, il n'y

a pas d'initiatives commerciales de notre côté de l'Atlantique pour développer un gaz d'aviation sans plomb et à haut indice d'octane. Nous et les AOPA internationales restons à l'écoute et continuerons à faire des rapports.

Regional Meeting d'octobre 2024 en Bulgarie

Voici un bref résumé de la réunion de début octobre:

- True North: le passage au «True North» est complexe et coûteux, et n'aura donc pas lieu avant 2050.
- EASA: avec le SBAS (Satellite-based Augmentation System), il devrait également être possible d'effectuer des approches IR sur des aérodromes non contrôlés et exclusivement VFR. Environ 1'800 aérodromes seraient adaptés à cette fin.
- E- Conspicuity: cette «Electronic Conspicuity» ne doit pas seulement minimiser le risque de collision en mi-air, mais aussi augmenter la situational awareness. Une solution ADS-L (Automatic Dependent Surveillance – Light) est favorisée et considérée comme une condition préalable aux vols dans le futur U-Space. Cette solution doit fonctionner avec un langage informatique unique et un lien commun et rester ainsi économique.



Les participants au Regional Meeting, y compris notre vice-président Roland Kaps (en rouge) et notre directeur Philippe Hauser (à gauche sur la photo en bleu).

- L'AOPA Bulgarie présente un GAFOR qui sera coordonné avec de nombreux pays d'Europe de l'Est. Cette solution est gratuite. Plus d'informations sur ce [lien](#).
- Language Proficiency: les participants au Regional Meeting sont d'accord avec les développements concernant le LPR (s'éloigner du Language Proficiency et aller vers la Standard Phraseology), et saluent la poursuite de ce thème par notre directeur Philippe Hauser.

Un rapport approfondi et actualisé sur le thème LPR et du Regional Meeting suivra dans le prochain Position Report.

Les chiffres de GAMA pour le 2^e trimestre montrent un marché fort. La longue révision des réglementations et des chaînes d'approvisionnement, un défi à relever

L'association des constructeurs de l'aviation générale (General Aviation Manufacturers Associati-

on, GAMA) a publié son rapport d'expédition et de facturation pour le deuxième trimestre. Il montre que les segments des avions à pistons, des avions d'affaires et des hélicoptères à pistons ont augmenté par rapport à l'année dernière, tout comme la valeur totale des livraisons par rapport à la même période de l'année précédente.

Selon GAMA, les livraisons d'avions à pistons ont totalisé 761 unités, soit une augmentation de 7,3% par rapport au deuxième trimestre 2023, les livraisons de jets d'affaires ont augmenté de 8,8% pour atteindre 322 unités et la valeur de toutes les livraisons d'avions a augmenté de 24,2% pour atteindre 11,3 milliards de dollars au deuxième trimestre. Dans le segment des avions à voilure fixe, seuls les turbopropulseurs ont été à la traîne, avec des livraisons en baisse de 3,4% à 280 unités.

Les hélicoptères à piston ont augmenté de 2,7% pour atteindre 115 unités, tandis que les livraisons

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



AVONITEC

www.avionitec.ch

Un tout nouveau Carbon Cub UL à Aero Friedrichshafen 2024.

Photo: Patricia Siebenmann

d'hélicoptères à turbine ont diminué pour atteindre 313 unités, soit une baisse de 7,7% par rapport à 2023. La valeur totale des livraisons d'hélicoptères s'est élevée à 1,7 milliard de dollars.

Pete Bunce, président et CEO de GAMA, a déclaré: «Au premier semestre 2024, nous continuons à voir une demande robuste pour de nouveaux avions, comme le montrent les carnets de commandes impressionnants et les projets d'expansion des installations de beaucoup de nos OEM». Parmi les contraintes, il a mentionné des problèmes persistants dans la chaîne d'approvisionnement et la recapitalisation de la main-d'œuvre, «couramment aggravés par des temps de réponse inacceptables et un manque de prise de décision de la part des professionnels de la FAA sur des questions telles que les documents d'émission, les plans de certification et la correspondance régulière».

M. Bunce a poursuivi: «Notre secteur est l'incubateur de technologies aéronautiques sûres et durables qui, à leur tour, servent de catalyseur à la croissance économique et à des emplois exemplaires pour des millions de personnes dans le monde entier. Il est essentiel que nos régulateurs continuent d'améliorer l'efficacité et l'efficacité des processus de certification et de validation, qu'ils appliquent de manière appropriée le conti-



num de sécurité à travers toute la gamme des produits de l'aviation générale et qu'ils réagissent en temps utile aux demandeurs. Pour la vitalité continue de notre secteur et pour faciliter toutes les formidables innovations qui ont lieu, il est essentiel que nous relevions ces défis en cours».

Last but not least

La pétition pour le maintien de l'aérodrome de Magdeburg-City (EDBM) et la préservation à long terme de ce site riche en traditions! Selon les médias, certains membres du conseil municipal de Magdebourg envisagent de fermer le seul aérodrome communal restant dans la capitale du Land et de transformer les surfaces disponibles en zone industrielle! Une décision du conseil municipal doit être prise dès le 17 octobre 2024 en vue d'un examen approfondi du site. Une fermeture signifierait entre autres la perte d'environ 200 emplois, du seul aéroport de la capitale pour l'aviation d'affaires et du domicile de dizaines de pilotes privés et d'associations qui y sont établies. ([lien](#))



PRO EDM
INITIATIVE

Petites annonces

Acheter, vendre, échanger, chercher – Les membres passent des petites annonces gratuites

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. Contactez-nous via office@aopa.ch.

Interesse an einer TBM?

Suche Pilot, der sich mit mir gemeinsam ab 2025 eine TBM teilt. Ich stelle mir das Modell 900 bis 940 vor. Hangar ist vorhanden. Bei Interesse: fcthiel@me.com

1 Satelliten-Telefon Iridium Go!

Zu verkaufen für Abenteurer, Trans-Atlantik-Pilotinnen und Piloten:

1 Satelliten-Telefon Iridium Go!, inkl. Etui, Autolader und USB-Ladekabel.
Gerät in praktisch neuem Zustand, nur sehr wenig gebraucht. Immer erreichbar sein! Unverzichtbares Sicherheits-Tool. für Abenteuerreisen. Für den Betrieb muss eine SIM-Karte (PrePay oder PostPay) gekauft werden. Gerät eignet sich für die Verwendung mit Golze (Inflight-Weather) mit separatem Abo.
Preis: CHF 850.–, Kontakt: Thomas Morf, Aopa-Member 6755, Tel. +41 79 777 44 11, thomas.morf@resia.ch



Cirrus SR22T GTS für Schweizer Käufer

Eine seltene Gelegenheit für Schweizer Käufer, diese Cirrus SR22T GTS zu erwerben. Cirrus ist bekannt für ihre Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit (CAPS). Lackierung in French Racing Blue und Sterling Silver, Innenausstattung in schwarzem Leder.
Weitere Infos auf mackh.com/cirrus

IFR Pilot sucht

IFR pilot ca. 600 h sucht IFR einmotorige Flugzeuge zum mieten ab privat, jährlich ca. 25-30 h. Raum Deutsch Schweiz oder Süd Deutschland, z.vladan@icloud.com

Pilotentasche zu verkaufen

Marke Pilot, sehr wenig gebraucht. CHF 35.–, Kontakt: 076 3877575, z.vladan@icloud.com



Zu vermieten

Ferienhaus auf der Insel Kefalonia (LGKF) in Griechenland. Einmalige Panoramaaussicht auf das ionische Meer. 10% AOPA Mitglieder Rabatt. Weitere Informationen: <https://theakefalonia.com>
Kontakt: 076 387 50 55 oder alekos.avgoustatos@posteo.ch

King Air C90A D-IIKM zu verkaufen

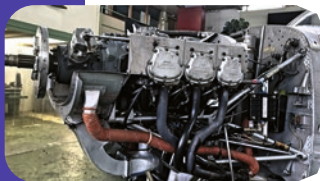
Topzustand: neue Lackierung, neues Interieur der Passagierkabine. Nur TT 2450 h und 1700 Idg. Mit Wing Locker Tanks ausgestattet. Reichweite > 1500 nm. Mit King HF für Flüge über die Ozeane. Weltumrundung 2019. TBO der PT6-21: 3600 h; komplettes Raisbeck EPIC Kit. Preis ex MWST: € 1'270'000.-. Weitere Auskünfte: C. Vital 076 445 45 45

**Bücker 131 APM HB-UUY zu verkaufen**

Verkauf an Meistbietenden: Gebaut von FFA Altenrhein AG, SN 10, total restauriert Jahr 2000, mit Schleppkupplung. Textron Lycoming LYC IO-320-E2A mit Mühlbauer MT 188R125-3E Holzpropeller. Motor on-condition, letzte Überholung Jahr 2000, TSO 633h, TSN 4065h, Standort LSZK. GPS, Funk, Transponder, Flarm. Kontakt: HBUUY@gmx.ch

**Zu verkaufen: King/Bendix Weather Radar**

King/Bendix Weather Radar RDR 2000, 2x Garmin GNS 530, Preis auf Anfrage. Felix Feller, Tel.: 079 400 62 68 oder E-Mail: adm@avlan.ch



Wir übernehmen Wartungsarbeiten aller Flugzeugkategorien. 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

Bester Flugsimulator «ELITE»

Dem Meistbietenden abzugeben inkl. Gestell.
Pierre Schaerer, Tel.: +41 79 405 51 91 oder
E-Mail-Adresse: schaerer.pierre@bluewin.ch



50% Halteranteil an PA-34 Seneca III zu verkaufen

Der Besitzer verkauft sein Flugzeug altershalber. Ich fliege die Maschine seit 14 Jahren und möchte mit einem Partner eine Haltergemeinschaft in Grenchen, LSZG, gründen. Das Flugzeug Bj. 1988 ist in einem guten Zustand. Die Motoren sind 12 Jahre alt und haben 700 Stunden seit dem letzten Factory Overhaul. Ein Rundhangarplatz mit Drehteller ist längerfristig verfügbar. Der Kaufpreis liegt noch nicht fest. Dieser wird jedoch im Verhältnis zu Unterhaltskosten zu vernachlässigen sein. Ich gehe konservativ von jährlichen Unterhaltskosten von CHF 96'000 inklusive Rücklagen für «Unerwartetes» aus: kCHF 20: Jahreskontrolle, kCHF10: 50 Stunden Kontrolle, kCHF 10: Versicherung, kCHF 5: Propellerüberholung, kCHF 51: Hangar, Motoren & Reserven für «Unerwartetes». Bei Interesse: 076-372 4347



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

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

Beechcraft Debonier – 1/6 Anteil

Sehr guter Zustand & Verfügbarkeit, LSZF, VFR, Lärmklasse C. Continental IO-470-J, 6 Zyl., 225 PS, AV-GAS, ca. 200h (Ende 2020 erneuert. Hartzell PHC-L3YF-1R, 3-Blade Constant Speed, Anfang 2024 - TBO auf 0h. Cruise 135knt, 5.5h Endurance. Garmin GNS530 GPS/COM/NAV, zweites COM (Trig), Garmin GTX328 Transponder, DME, Intercom, AP mit Höhenhaltung und VOR/GPS Integration, FLARM.

Kontakt: 079 202 7801

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



Gesucht

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

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 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., re-manufactured Motor Null Stunden, CHF 85'000.–

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



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 Philips, paul.flyabc@bluewin.ch, 079 285 46 60



Notre directeur Philippe Hauser et le Do 27.

