



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Édition 287 – Printemps 2024

« Le résultat est impressionnant.
Le reportage à partir de la page 40 »



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	8
Reportage: DO IT YOURSELF	10
Medical: I'M SAFE?	15
Vie aéronautique en Suisse: Rétrospective FSS 2024	19
International News	25
Petites annonces	27

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.



Caisse contenant le kit de construction du Savannah.

Photo: Luca Milesi

cod. 8554
num. A/2/15

Éditorial

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

La saison de vol 2024 est à nos portes et nous espérons tous qu'elle sera réussie, variée, belle et ensoleillée, malgré le temps encore gris pour le moment (début mars). Je croise les doigts pour que vos souhaits et vos attentes se réalisent.

En début d'année, chacun d'entre nous se pose la question de savoir si sa licence et son Medical sont valables, dans quelle mesure nous nous sentons en sécurité, ce que nous avons oublié et désappris pendant la pause hivernale, ce qui a changé et ce qui va encore changer au cours de la nouvelle année. En bref, en fonction de l'état de nos propres capacités et connaissances. C'est aussi la raison pour laquelle le FSS (Flight Safety Seminar) de l'AOPA a lieu fin février/début mars de chaque année. C'est une excellente occasion de se rencontrer avec d'autres pilotes et spécialistes et de se préparer à la nouvelle saison de vol. Cette fois-ci, les Womenpilots étaient également présents avec un grand groupe de femmes pilotes, ce qui nous a fait très plaisir. Les présentations des experts ont une fois de plus captivé les participants par leurs contenus intéressants et instructifs et ont donné plus d'une impulsion pour la saison de vol à venir. Vous trouverez le rapport correspondant dans ce Position Report.

Le succès n'est jamais acquis, il est le résultat d'efforts constants d'amélioration. C'est pourquoi l'AOPA souhaite continuer à développer le FSS sur la base de vos commentaires. Aidez-nous donc à améliorer encore le FSS. Écrivez-nous à



l'adresse fss@aopa.ch et nous tiendrons compte de votre avis, dans la mesure du possible, pour le prochain FSS. Merci beaucoup, nous apprécions beaucoup votre engagement.

Visual Flight Rules

«See and avoid» est probablement l'un des principes de base les plus importants en matière de vol, certainement pour les vols VFR. Ce n'est pas pour rien que ces règles s'appellent «Visual Flight Rules», c'est-à-dire «règles de vol à vue». En résumé et pour simplifier, il s'agit de regarder dehors du cockpit et de voir à temps et d'éviter les obstacles, quels qu'ils soient, sur la trajectoire de vol prévue. Malheureusement, nous constatons que ce principe de base est trop peu respecté et que l'on fait trop confiance aux nouveaux appareils de navigation et autres. On regarde en bas ou le panneau, et donc les aides à la navigation à l'intérieur, et on croit que celui qui suit la trajectoire prédéfinie arrivera à bon port. On compte sur le

« Si vous regardez
constamment votre téléphone
portable, vous vous brûlez
les doigts. »



fait que les autres regardent ou qu'un signal acoustique indique un éventuel danger, comme la présence d'un autre avion ou que l'ATC nous avertit d'un obstacle.

Chaque vol réussi est alors considéré comme une confirmation qu'il est juste de regarder vers l'intérieur et non vers l'extérieur, au lieu de se réjouir que tout se soit bien passé une fois de plus. Dans ce contexte, l'utilisation croissante de l'espace aérien VFR par de nouveaux utilisateurs (comme les drones) augmente le risque d'accident, et nous invite donc tous à regarder davantage vers l'extérieur que vers l'intérieur de l'avion. Un objectif important pour la saison de vol 2024 pourrait donc être de limiter au maximum le temps passé à regarder dans le cockpit lui-même.

C'est comme dans la vie de tous les jours. «See and avoid» est là aussi la base de notre vie. Lorsque l'on cuisine, il faut regarder ce que l'on fait. Celui qui se promène, conduit une voiture ou un vélo doit constamment faire attention à son environnement. Si l'on regarde constamment son téléphone portable, on se brûle les doigts, la nourriture ou, dans le pire des cas, on provoque un accident. Pourquoi une chose qui nous est si familière dans la vie normale et qui est si importante pour notre vie devient-elle soudain si secondaire en vol VFR? En fait, c'est inexplicable. Sauf peut-être que la fascination pour la technique éteint la raison. Rallumons donc ce dernier.

« Règle du pouce: la préparation d'un vol correspond souvent à la durée du vol. »

Une préparation de vol complexe

Lors de la préparation du FSS, j'ai une fois de plus remarqué à quel point le vol en VFR est exigeant. Un exemple: les espaces aériens sont complexes. Non pas en raison de leur forme, mais de leur nature, de leur contenu, de leur nombre et de leur impact. Il existe différentes classes d'espace aérien, qui comportent des différences significatives. Il y a des RMZ, des TMZ, des restrictions temporaires, des zones d'obligation et d'interdiction locales, etc. Beaucoup sont permanentes, d'autres sont limitées dans le temps. D'autres doivent d'abord être activées, ce qui peut se produire à très court terme. Sans parler des différentes restrictions de hauteur. Certaines doivent être respectées, d'autres peuvent l'être, d'autres encore doivent l'être. Chaque vol suppose une étude longue et intensive de la trajectoire de vol et de l'espace aérien. Là encore, si l'on compte sur le plan de vol et l'ATC pour me dire si je fais quelque chose de mal, on s'en remet à la chance, qui, comme chacun sait, n'est pas un compagnon fiable. La règle du pouce, selon laquelle la préparation d'un vol correspond à la durée du vol, n'est pas si fautive. En tout cas, elle demande de l'attention et de la volonté, et c'est ce que je vous souhaite en 2024. Dans le dernier éditorial, j'ai évoqué, en guise de ceterum censeo, la bureaucratie excessive et son influence négative sur l'aviation générale. Maintenant, tout à coup, alors que des millions de personnes, l'économie, la construction, l'agri-

culture et bien d'autres encore sont également soumises à un excès de règles dont les conséquences négatives ne peuvent plus être ignorées, maintenant, tout à coup, c'est un sujet politique et les gouvernements promettent une «amélioration». Eh bien, je suis sceptique à cet égard, car l'expérience montre que les règles une fois créées ne sont pas supprimées, mais assorties de nouvelles règles, et que les offices, les ministères et leur personnel une fois créés ne sont pas supprimés. Ils seront peut-être rebaptisés, mais pas réduits. Une «Question à suivre» sans fin et qui exige de nous une pensée positive. 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 de votre fidélité et de votre soutien et j'espère que nous serons et pourrons nous retrouver le plus nombreux possible dans les aéroports en 2024.

Avec mes meilleurs vœux.



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

Actualités & événements

La saison de vol actuelle est lancée. Ce dont nous pouvons nous réjouir:

Fly In Lugano Agno LSZA 2024



Samedi, 13 avril 2024 avec une date de remplacement une semaine plus tard. Inscription obligatoire via [le lien](#) suivant jusqu'au 5 avril 2024. [Download Flyer](#)

AERO Friedrichshafen 2024

Du **17 au 20 avril 2024**, l'AERO sera organisé pour la 30e fois. Le thème principal sera le développement durable et l'avenir de l'aviation. Nous sommes impatients de fêter cet anniversaire.



Vous nous trouverez sur le stand commun avec l'IAOPA, l'AOPA Germany et l'Austria, stand A5-201.



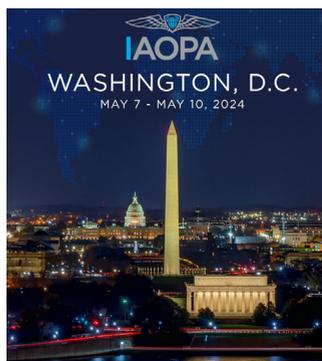
Sun n'Fun in Lakeland Fla

19 au 24 avril 2024

Nous vous en dirons plus sur nos canaux de médias sociaux Instagram et Facebook.



IAOPA World Assembly



La dernière World Assembly a eu lieu en 2018 en Nouvelle-Zélande. Mark Baker, président de l'AOPA-USA et de l'IAOPA, fera ses adieux à ses collègues après 10 ans d'activité.

A l'ordre du jour, des sujets importants pour l'aviation générale dans le monde entier: Futur approvisionnement en carburant, OACI et réglementations nationales et régionales, gestion des drones et bien plus encore. Des autorités de haut niveau

et des représentants de la branche sont invités, ce qui garantit un dialogue informatif et passionnant. L'AOPA Switzerland et Germany seront également présentes avec une petite délégation.



Pour couronner le tout, un fly over aura lieu le **11 mai** au-dessus du Washington Mall. Organisé par l'AOPA USA.

Assemblée générale de l'AOPA Switzerland

Notez déjà la date du **1^{er} juin 2024** et le lieu de l'aérodrome de Reichenbach. Plus d'infos et l'invitation suivront bientôt par newsletter.

AOPA Niederlande Fly In 2024 à Hooegeveen

6. juillet 2024

L'aérodrome de Hooegeveen est bien connu. Cette année, le fly in de l'AOPA Niederlande s'y déroule, après avoir été annulé l'année dernière en raison du mauvais temps.

Entre-temps, un certain nombre de pilotes de Saab Safir ont indiqué qu'ils aimeraient organiser leur «Meet» à l'EHHO ce jour-là également: une raison de plus pour venir. Vous pouvez vous **inscrire ici** à partir du 1^{er} avril. En tant que membre AOPA, vous ne payez pas de frais d'atterrissage ni de manutention!

Plus de détails **ici**.



AOPA Fly Out 2024

Last but not least, notre propre Fly Out. Celui-ci devrait se dérouler soit sur la côte méditerranéenne du sud de l'Italie, soit sur la côte ouest de la France.

Pour l'instant, nous sommes encore en train de régler des questions telles que le carburant. D'autres informations suivront bientôt ici aussi.

Date: **du lundi 26 au samedi 31 août.**

Une passion de toute une vie pour l'aviation et une Savannah

Contenu et images: Luca Milesi, membre du comité directeur de l'AOPA Switzerland, traduit de l'italien par Patricia Siebenmann, responsable de la communication AOPA Switzerland

Une histoire comme tant d'autres, d'une passion pour l'aviation née dans l'enfance, d'un rêve (plus tard brisé) de devenir pilote militaire et d'un désir de voler qui n'a jamais voulu s'estomper. C'est ainsi qu'a commencé une histoire pleine d'avions de toutes sortes, des oldtimers aux avions modernes, avec une évolution constante en tant que pilote jusqu'à la certification IFR. Puis, à un moment donné, l'envie de «voler et de jouer» avec son propre avion robuste et léger

dans les prés et sur le terrain se fait sentir. De préférence italien et construit par soi-même.

Je suis né à quelques mètres de l'aérodrome d'Agno, et l'aviation a toujours été ma grande passion. À l'âge de six ans, je dessinais sans cesse le P-16, un projet d'avion de combat suisse né et construit à la FFA d'Altenrhein, mais qui a ensuite lamentablement échoué après la perte de quelques prototypes lors de vols d'essai,

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



même si son aile a ensuite été reprise par le légendaire Learjet. Après avoir fréquenté l'école au Tessin et le prestigieux mais sévère internat du canton de Schwyz, j'ai décidé de me lancer dans une carrière de pilote militaire pour réaliser le rêve de ma vie. Après avoir réussi les premiers examens, j'ai été licencié après 26 heures de vol avec la remarque suivante: «Tu ne te débrouilles pas mal, mais nous ne pouvons prendre que les meilleurs de la classe». Après cette grande déception, j'ai décidé de changer radicalement d'orientation et d'entamer des études de pharmacie à l'ETH de Zurich. Lors du recrutement, on me propose certes l'aviation au sol, mais je refuse avec mépris et me fais inscrire comme tireur d'élite pour les canons anti-aériens jumelés de 35 mm.

Une vie dans les airs

Mais la passion continue de brûler sous la cendre et à 28 ans, je recommence à voler sur un AS 202 Bravo, le même avion avec lequel j'avais échoué à la première sélection comme pilote militaire. Des années d'apprentissage au sein du GVML (Gruppo Volo a Motore Lugano) à Lugano Agno, 7 ans comme président, et puis l'envie d'acheter un avion historique me prend, et qu'est-ce que j'achète? Un AS 202 Bravo, bien sûr, l'histoire se répète. Quelques très belles années, puis l'Office fédéral de l'aviation civile retire mon avion de la circulation. La durée de vie fixée des ailes était atteinte. Les remplacer et continuer à voler? Impossible, car le fabricant, qui aurait pu prolonger la durée de vie, avait entre-temps fait faillite. Que faire alors? Avec deux amis, nous décidons de voler en IFR et partons deux mois en formation à Rouen, où nous apprenons à voler par mauvais temps, et achetons d'abord un bimoteur Parte-



Luca Milesi en train d'étudier les instructions dites «à améliorer».

navia P68TC, puis un Piper Malibu. Le Malibu se révèle tout de suite être un avion très confortable et bien équipé, mais le moteur est très fragile et finalement, un de nos partenaires décide de le reprendre et de l'envoyer à Spokane pour le moderniser avec un Pratt & Whitney PT6. Je me retrouve sans avion et m'entête à acheter un autre AS 202 Bravo, mais l'histoire se répète et notre «gentil» OFAC m'interdit une deuxième fois de voler. Entre-temps, nous volons pendant plusieurs années avec un magnifique Cirrus SR22, jusqu'à ce que je tombe amoureux du vol



Teamwork makes the dream work!

backcountry, peut-être la manière la plus belle et la plus aventureuse de voler, où l'on peut théoriquement se poser partout où il y a une prairie. Et c'est là que commence un autre chapitre.

Une énorme caisse en bois

Avec l'accord de mes femmes (une épouse et quatre filles), une énorme caisse en bois arrive d'Italie pour la fête des pères 2021: c'est le kit de construction d'un Savannah ICP. Un rêve de 30 ans de construire un avion se réalise, et le Savannah est le bon choix pour moi: relativement facile à construire, même pour un pharmacien, et idéal pour les pistes courtes. Mais comment l'inscrire maintenant? Je passe par plusieurs chemins, je m'inscris auprès de l'EAS suisse (Experimental Aviation of Switzerland), je paie 500 CHF pour l'enregistrement, mais un jeune ingénieur me demande de faire plus de calculs que la NASA n'en a fait pour faire décoller le Space Shuttle. Et en plus de cela, la Suisse ne fait pas partie de l'Union douanière européenne. Lorsque vous quittez la Suisse et que vous y retournez pour vous rendre en Italie, vous devez passer par un aéroport douanier et – à l'exception louable de Bresso – essayez une fois d'atterrir dans un aéroport avec des douanes: Vous devez souvent vous inscrire plusieurs jours à l'avance et être prêt à déboursier des centaines d'euros pour les atterrissages, les formalités et les douanes. Par chance, j'ai découvert un jour l'aérodrome de Cogliate, une installation bien entretenue, un atelier mécanique de premier ordre, qui se trouve également à un jet de pierre (ou presque) de Lugano. La décision est prise. Nous allons faire enregistrer la machine en Italie en tant qu'ULM avancé avec le call sign India.

La construction

En peu de temps, nous commençons la construction, d'abord avec mon ami pilote de

« Le montage a été relativement simple, même si les instructions de montage ne rendent pas justice à l'excellente qualité des pièces en kit et nous ont donné quelques maux de tête à plusieurs reprises. »

toujours, Pier, qui est rejoint par son cousin Franco, un mécanicien de précision à la retraite, ainsi que par Gilberto et Vincenzo, avec qui quelques amis plus expérimentés que moi en mécanique se sont joints à nous. Le Savannah commence à prendre forme. Nous travaillons tous les mercredis et samedis après-midi dans l'atelier près de chez moi (j'ai temporairement occupé une grande pièce de l'entrepôt de cosmétiques de ma femme), et nous faisons souvent plus que travailler: nous avons des discussions animées sur la suite du montage ou sur le choix des menus de nombreux déjeuners et dîners communs, au cours desquels on parle bien sûr aussi de la construction de la Savannah. Et de temps en temps, quelques mains féminines se mettent au travail. «Life is short», et nous devons essayer d'en tirer le meilleur parti. Nous commençons par les ailes, puis nous continuons avec le fuselage, les empennages et les commandes. Ma première idée était d'installer un Rotax 914 de 115 CV afin d'obtenir de bonnes performances à haute altitude et de pouvoir décoller dans un es-

pace restreint, mais ce n'était pas possible pour des raisons d'homologation. Nous avons donc opté pour une propulsion classique 912 ULS 100 CV. Pour le reste, le montage a été relativement simple, même si les instructions de montage ne rendent pas justice à la (superbe) qualité des pièces en kit et nous ont valu quelques maux de tête, peut-être évitables, à plusieurs reprises. Ce problème semble avoir été résolu avec la nouvelle Savannah S, présentée en 2023 à Friedrichshafen.

L'avionique

En ce qui concerne la construction, je n'ai apporté aucune modification structurelle, car l'avion est homologué comme ULM avancé et doit donc respecter les directives du constructeur. Le kit a donc été assemblé en suivant strictement les instructions, sans aucun ajout ou amélioration, comme le font souvent certains bricoleurs expérimentés. Au contraire, l'un des choix les plus importants a été celui de l'avionique, et j'ai opté pour le Dynon, qui contient le pilote automatique, dont l'assemblage a demandé quelques efforts, car les instructions étaient assez pauvres. En outre, j'ai opté pour les réservoirs



« Un jour, je suis tombé amoureux du vol en backcountry, peut-être la manière la plus belle et la plus aventureuse de voler. »



longue distance d'une capacité totale de 146 litres, qui confèrent à mon Savannah une autonomie de plus de sept heures; disons simplement que la présence d'essence résout de nombreux problèmes de ravitaillement, même sur de longues distances, mais je n'ai certainement pas l'intention de voler sept heures d'affilée! Pour l'hélice aussi, j'ai opté pour une hélice tripale de E-Props Glorieuse à pas variable, efficace et surtout très légère.

In Volo!

Dix-huit mois s'écoulent ainsi et il est temps de déménager vers l'aérodrome où le Savannah sera stationné. La dernière partie des travaux est

effectuée à l'aérodrome de Cogliate, sous l'œil vigilant de l'excellent mécanicien Antonio. Un technicien superlatif qui, de temps en temps (en fait, même souvent), m'exaspère à cause de mon travail qui ne correspond pas toujours à ses exigences élevées. Mais ce n'est pas grave, Antonio est un bon ami, et finalement, je suis dans l'avion. Il est donc bon de tout faire réparer et contrôler par des professionnels. Entre-temps, le Savannah orange a reçu sa belle certification et, après les premiers vols avec mon instructeur Marco Alberti (qui a accumulé des milliers d'heures de vol sur le Savannah), nous nous essayons aux derniers réglages des paramètres avioniques et aux premières excursions vers les fameuses destinations «Piatti di Pasta» (en Amérique, nous parlerions de hamburgers, mais nous préférons d'autres plats), qui semblent souvent être l'une des principales motivations pour un atterrissage sur l'herbe. Juste à côté d'un restaurant...

L'auteur Luca Milesi tient à remercier chaleureusement l'OFAC, et plus particulièrement Nicolas Schmied, pour l'octroi simple et rapide de l'autorisation d'utiliser l'espace aérien suisse pour une durée de deux mois.



[Download – article original en italien.](#)

Medical

I'M SAFE? Médecine aéronautique

Patricia Siebenmann, responsable de la communication AOPA Switzerland

Avez-vous parfois du mal à vous endormir? Vous arrive-t-il de prendre des médicaments pour améliorer votre humeur? Vous offrez-vous de temps en temps une bière après le travail pour vous détendre après une dure journée de travail? Mais vous avez ensuite mauvaise conscience? Vous sentez-vous sous-exploité dans votre travail? L'ambiance de travail est-elle mauvaise au sein de votre entreprise? Envisagez-vous même de changer de travail? Ces questions et d'autres similaires sont posées aux pilotes lors de la visite médicale chez le médecin-conseil (AeMC ou AME) à l'aide du questionnaire «Mental Health». Qu'il s'agisse d'un avion SEP avec un seul passager ou d'un avion de ligne avec des centaines de passagers. Le questionnaire est basé sur une auto-description dans le cadre de l'examen médical d'aptitude au vol.

Cet excès de prudence est dû au fameux cas Lubitz. Nous nous souvenons d'Andreas Lubitz, qui s'est suicidé en mai 2015 avec un Airbus A320 de GermanWings, 144 passagers et cinq membres d'équipage à bord, en s'écrasant contre une montagne dans les Alpes françaises. Il souffrait depuis longtemps de graves problèmes psychologiques.

En avril 1994, Auburn Calloway's a tenté de tuer les trois membres d'équipage d'un DC 10, puis de faire s'écraser l'avion afin d'empocher la somme assurée de 2,5 millions de dollars pour sa famille.

Les membres de l'équipage ont survécu à l'attaque, grièvement blessés par un marteau et une lance que l'assaillant avait introduits dans l'avion dans un étui à violon. Avant 9/11, les mesures de sécurité étaient moins strictes pour les avions de fret que pour les avions de passagers.

Le dernier cas connu s'est produit en octobre 2023 lors d'un vol Horizon Air 2059: Joseph Emerson, membre d'équipage et capitaine d'Alaska Airlines, a saisi le panneau de commande supérieur depuis le strapontin et a tenté d'actionner les deux poignées de feu de l'Embraer 175. L'actionnement des poignées aurait notamment permis de couper l'alimentation en carburant des moteurs. Après que la catastrophe a pu être évitée grâce à l'intervention des autres membres de l'équipage, Emerson a été attaché à un siège d'équipage de cabine à l'arrière, à sa propre demande (il a admis avoir pris des champignons psychédéliques et des drogues, être fatigué et déprimé et ne pas avoir surmonté la mort de son témoin). De là, il a tenté d'actionner la poignée de la porte de sortie d'urgence pendant la descente. Il a lui-même admis ne pas pouvoir se contrôler et avoir un besoin fatal de faire ces choses.

Aussi terribles que puissent paraître les cas décrits, ils ne représentent qu'un tout petit pourcentage de risque par rapport à la quantité de vols effectués. Et pourtant, on lui accorde tant

d'importance. Malheureusement, ces questions de «santé mentale» suscitent souvent des inquiétudes inutiles chez les pilotes, qui craignent qu'une auto-déclaration de problèmes de santé ne conduise à de longues investigations auprès de l'OFAC et à la perte du certificat médical. Pour les pilotes commerciaux, c'est leur métier et leur revenu qui sont en jeu, mais les pilotes privés craignent également de voir disparaître leur hobby, qu'ils pratiquent avec passion.

Pire cas de découverte fortuite

Récemment, le magazine de l'AOPA USA a relaté le cas d'un pilote de ligne qui, après avoir passé un scanner de routine aux urgences pour un nez cassé, a reçu un résultat fortuit qui ne serait jamais apparu lors de l'examen de routine pour le renouvellement du certificat médical et qui n'a provoqué aucune autre plainte. Il s'était cassé le nez en jouant au ballon avec son fils. Le scanner a révélé une hémorragie intracrânienne, ce qui a entraîné la suspension de son certificat médical et de longues investigations.

Chez notre voisin allemand, les récits d'horreur de pilotes concernant le LBA (Luftfahrtbundesamt) se multiplient. Selon le magazine «flieger -

«*Medical: auto-déclaration du pilote sur son propre état de santé.*»

Magazin», il suffit d'une petite intervention chirurgicale au genou, d'un taux d'inflammation qui dérape ou d'une modification de la vision pour qu'un pilote se voie retirer son certificat d'aptitude et donc indirectement sa licence de pilote - provisoirement, jusqu'à ce que le LBA, compétent dans de tels cas, décide de son aptitude au vol. Mais cela peut prendre du temps, parfois plusieurs années. Et il semble que ce problème existe depuis longtemps. Pour les pilotes professionnels, qui voyagent par exemple en tant qu'indépendants, cela peut être dévastateur. Mais c'est aussi brutal pour un pilote privé de ne plus être sûr de pouvoir un jour redécoller et de se sentir totalement à la merci des autorités. C'est pour ces raisons qu'en Allemagne, les trois fédérations AOPA Germany, DAeC (Deutscher Aero Club) et DULV (Deutscher Ultraleichtflugverband) ont adressé une lettre ouverte au ministre fédéral des transports Volker Wissing, car les problèmes liés à l'approbation des certificats médicaux auprès du LBA ne sont plus acceptables. Parallèlement, une pétition en ligne ([lien](#)) a été lancée contre ce retard. (Situation au 13 mars 2024: peu avant 20'000 signatures).

I'M SAFE?

Avant chaque vol, chaque pilote devrait se poser les questions suivantes, dans un esprit de responsabilité personnelle:

Illness (maladie) Suis-je en bonne santé ou me sens-je malade aujourd'hui? Si la réponse est



Photo: World Health Organization

oui, ce n'est probablement pas un bon jour pour voler. En plus de la diminution de la capacité de vol, il y a aussi le risque de contaminer le reste de l'équipage et les passagers en cas de rhume par exemple. C'est l'hiver. Longtemps, le brouillard a recouvert le Plateau suisse comme un épais duvet imperméable. Mais maintenant, la météo annonce enfin un temps favorable pour le vol du lendemain. Avec la préparation du vol, la joie d'un vol grandiose au-dessus de paysages ennuagés et d'une bonne performance augmente

d'heure en heure. Du moins en ce qui concerne l'avion. Mais le jour du vol, il y a soudain un grattement dans la gorge et les oreilles semblent également bouchées. La grande déception. Surtout, les passagers se sont aussi réjouis de ce vol. Il a déjà dû être reporté tant de fois en raison d'une météo difficile. Mais il est recommandé de reporter à nouveau le vol. Surtout en cas de symptômes tels que maux de gorge ou d'oreilles. Lors de l'augmentation de la pression lors de la descente vers l'atterrissage, des bactéries et des

Réglementation selon l'EASA

Class I (CPL, ATPL)

Jusqu'à 59 ans: tous les ans

À partir de 60 ans: Tous les six mois

Exception: pilotes de 40 à 59 ans avec «single pilot commercial operation carrying passengers» Semestriel

Class II Medical PPL (A) et LAPL:

Jusqu'à 40 ans: Tous les 5 ans

40 à 49 ans: Tous les 2 ans

À partir de 50 ans: Tous les ans

LAPL

Jusqu'à 40 ans: Tous les 5 ans

À partir de 40 ans: Tous les 2 ans

Exigences Medical

- Auto-déclaration de l'état de santé du pilote. Il est fait appel à la responsabilité personnelle des pilotes. L'Aeromedical Examiner est le partenaire du pilote et l'aptitude au vol doit être maintenue le plus longtemps possible.

- Indication des maladies subies, des médicaments, de l'alcool, de la nicotine. Voler avec certains médicaments est possible
- Analyse de sang, échantillon d'urine
- Courbe de courant cardiaque (ECG)
- Examen physique

Class II Medical PPL (A) et LAPL:

- Pas d'examen de sélection, les exigences médicales sont très basses, il n'y a pas de limite d'âge et il n'y a pas de différence significative dans les exigences Class II et LAPL.
- Le risque de 'sudden incapacitation' doit être < 1–2%/an (comme l'infarctus du myocarde, l'attaque cérébrale, les crises d'épilepsie, et similaires).

virus peuvent passer du pharynx à l'oreille moyenne via la trompe d'Eustache et provoquer des infections graves. Attention au barotraumatisme! Les gaz se dilatent lors de la montée en raison de la dépressurisation. Mais lors de la descente, ils ne peuvent pas s'échapper comme d'habitude parce que les muqueuses du canal tubaire sont gonflées ou même fermées. Cela peut se traduire par des oreilles «bouchées» ou des douleurs aiguës. Il en va de même pour le système des sinus paranasaux. Ceux-ci n'ont qu'une seule liaison étroite avec le nasopharynx, c'est pourquoi les gonflements entraînent rapidement des problèmes tels que de fortes douleurs sous les yeux, des yeux larmoyants et une mauvaise vision qui en résulte.

M Medication (médicaments) Suis-je exempt de médicaments (qu'ils soient soumis à ordonnance ou non) susceptibles d'affecter la capacité à voler? Certaines notices de médicaments déconseillent en effet l'utilisation de «machines» en même temps que la prise de médicaments. Le dépliant de la FAA ([Download Flyer Medications and Flying](#)) et la liste de l'EASA ([Download](#)) donnent déjà un bon aperçu. Mais: «when in doubt, safety first – don't fly!»

S Stress (charges psychiques) Suis-je détendu(e) et libre de toute charge psychique? En cas de stress modéré à fort, nos performances ne sont pas optimales et cela peut même devenir dangereux.

«*Responsabilité personnelle:
I'M SAFE?*»



A Alcohol (alcool) Libre selon «8 hours from the bottle to the throttle». Ai-je bu de l'alcool au cours des 8 dernières heures? Le mieux est de laisser passer 24 heures, car si 8 heures se sont écoulées depuis la dernière consommation d'alcool, il peut encore y avoir un effet résiduel. Bien sûr, cela dépend des individus et varie d'une personne à l'autre. Mais le mieux est encore de ne pas boire la veille d'un vol. La bière fraîche de l'aérodrome est alors d'autant plus savoureuse pour clore une belle journée dans les airs.

F Fatigue (fatigue ou même épuisement) Suis-je reposé ou complètement épuisé par le travail et/ou la famille et souhaite-je maintenant aller me reposer à l'air libre? Ce n'est pas une bonne idée et cela peut être fatal.

E Eating (alimentation) Ai-je suffisamment mangé et bu pour que la faim et la soif ne me pèsent pas? Une baisse de sucre peut aussi perturber sensiblement la concentration. Le mieux est de mettre dans le flightbag un peu de nourriture pour le cerveau sous forme de fruits secs, de noix, d'un fruit et suffisamment de liquide. En été et en haute altitude, la déshydratation est plus rapide qu'on ne le pense.

Vie aéronautique en Suisse

Rétrospective de notre Flight Safety Seminar

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

Photos: AOPA

Le FSS (Flight Safety Seminar) de l'AOPA Switzerland est pour de nombreux membres l'en-droit idéal pour rafraîchir leurs connaissances en matière d'aviation, pour apprendre de nouvelles choses et pour échanger leurs expériences avec d'autres pilotes. Une manière ciblée et efficace de se préparer à la prochaine saison de vol qui, espérons-le, sera riche en nouveaux vols. Cette année, le FSS a eu lieu dans les locaux du centre de formation continue de Lenzbourg et a attiré des membres de toutes les régions de Suisse. Ce sont les membres du Tessin qui sont venus le plus loin, ce qui montre l'importance accordée à la formation continue en général.

Good Airmanship

Les thèmes du FSS 2024 se sont concentrés sur les compétences de base requises dans l'aviation VFR. C'est Nik Studer, membre de l'AOPA, instructeur et expert en vol, qui a ouvert le bal en présentant avec éloquence, compétence et clarté le «Good Airmanship» aux personnes présentes, à l'aide d'exemples et d'ouvrages spécialisés. Le terme vient de la navigation maritime et a été transposé à l'aviation. La définition la plus courte d'un instructeur de vol – «un comportement adapté à l'aviation» – s'est distinguée de manière agréable des définitions plus longues, qui sont sans doute beaucoup plus complètes, sans toutefois en dire vraiment plus. Nik Studer a guidé les personnes présentes à travers les principes de base à l'aide de l'Airmanship



Model de Tony Kern. Les principes du modèle Kern peuvent être représentés de manière imagée comme les parties d'un temple (grec). Sur les 3 Bedrock Principles Proficiency, Skill et Discipline (la construction des niveaux) reposent les 5 Pillars of knowledge, comme Self, Aircraft, Team, Environment et Risk (les piliers des compétences). Au-dessus se trouve la charpente, à savoir les

Capstone Outcomes de la situation Awariness et le Judgment. Nik Studer a soigneusement expliqué les différents éléments à l'aide d'exemples. Outre les éléments qui semblent «aller de soi», il en existe de très nombreux qui ne sont pas si évidents et qui incitent à la réflexion. Il a été particulièrement intéressant de souligner que la cause principale des accidents d'avion - qu'il s'agisse de l'aviation générale, des compagnies aériennes ou de l'armée – sont les «décisionnels», c'est-à-dire les erreurs (humaines) de jugement, avant les problèmes de moteur et bien avant les erreurs de procédure. «La formation du jugement est toujours liée à un problème ou à une décision, avec un élément inconnu et sous la pression du temps!» Cela conduit alors à la définition suivante de Kern: «Airmanship is the consistent use of good judgment and well developed skills to accomplish flight objectives».

En s'appuyant sur les «Golden Rules» d'Airbus «Fly the aircraft; Navigate; Communicate; Manage; and Monitor» et SPORDEC [«S(ituation) P(reliminary actions) O(ptions) R(ating) D(ecision) E(xecution) C(ontrolling)»], Nik Studer a expliqué aux auditeurs ce que les pilotes privés peuvent apprendre et mettre en œuvre pour eux-mêmes. En conclusion, il a souligné que l'Airmanship peut être développé par l'entraînement et affiné par la pratique répétée et l'expérience.

Decision Making

Tury («Arthur» Weber), membre de l'AOPA, entre autres instructeur et expert en aviation, a mené son exposé sur le thème «Decision making ou prise de décision» de manière compétente, vivante et en s'appuyant sur d'innombrables exemples. D'emblée, il a expliqué que nous, les pilotes, n'allions pas «voler», car c'est l'avion qui



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**



«Tury Weber:
Un go around n'est pas une
défaite.»

le fait. Nous allons piloter un appareil, ce qui exige d'autres compétences. Et à la question suivante: «Quand faut-il prendre une décision appropriée pendant un vol?», il a répondu: «Toujours», en précisant que toutes les phases n'ont pas la même intensité. La prise de décision n'est pas un récapitulatif de faits et de chiffres appris par cœur, mais un comportement adapté à la situation, surtout dans des situations extraordinaires (Emergency Management). La vidéo présentée a permis de suivre de manière impressionnante la prise de décision d'un élève-pilote lors de la survenue d'une situation d'urgence (panne de moteur pendant le vol). Plus d'un participant s'est demandé s'il ou si elle aurait géré la situation aussi bien. Le message radio «Mayday, Mayday, Call you back» comme ligne directrice pour se concentrer sur l'essentiel a été une conclusion impressionnante de l'orateur.

Tury Weber a commencé par exposer les principes généralement enseignés sur la manière de se comporter dans des situations anormales et d'urgence, à savoir «Keep Calm», F(ly), N(avigate), C(ommunicate), E(valuate), E(xecute) et D(ecision Making). L'environnement de travail du cockpit est rempli d'impressions et d'odeurs les plus diverses et requiert une attention totale. Si des problèmes, des perturbations ou des comportements erronés surviennent, il faut trouver

des stratégies pour y remédier. Tury Weber a montré de manière compréhensible et vivante à l'aide de nombreux exemples et schémas comment cela peut se faire et à quoi cela peut ressembler. La résilience (capacité de résistance) se compose de la compétence x la confiance x le contrôle émotionnel. Son acquisition doit être l'objectif premier de la formation.

S'entraîner à se comporter en cas de survenue d'un effet startle (effet de peur) est la base de la survie dans des situations difficiles. Tury Weber a montré comment l'effet startle se produit et comment il se répercute. Plus l'effet startle est court, c'est-à-dire s'il se limite à une seconde de peur ou s'étend à une durée de peur, plus la situation peut être maîtrisée. La citation du Dr Barshi (NASA), «Any agreed (and regularity trained and used) code-word can help to overcome startle and find mental access to a structured procedure» trouve, selon l'orateur, son expression la plus efficace dans le mot «Fly». FNC (Fly, Navigate, Communicate) est ainsi devenu un standard reconnu et devrait être entraîné régulièrement, par exemple lors du vol de formation EASA.

Pour conclure, Tury Weber a rappelé aux personnes présentes qu'un go around n'est pas une «défaite», mais une méthode reconnue pour maîtriser une situation anormale. Atterrir pour atterrir conduit trop souvent à des accidents inutiles. Pourquoi ne pas calmer la situation avec un go around et assurer un atterrissage en bon ordre. Les aérodromes qui font payer un go-around devraient prendre ces connaissances à cœur et y renoncer.

Analyse des incidents et des accidents

Philippe Hauser, directeur, instructeur et expert en vol, a abordé plus en détail les circonstances du décollage, car celui-ci est, avec l'atterrissage, la cause de la grande majorité des accidents aériens. L'état de la piste en tant que cause est souvent sous-estimé. On se base trop souvent sur l'observation «l'avion devant moi a aussi décollé» pour supposer qu'il en est de même pour soi-même. Ce faisant, on oublie que deux avions sont rarement identiques. Très souvent, le poids, le moteur, les pneus et les caractéristiques de vol sont différents. C'est pourquoi de nombreux avions se comportent différemment sur les pistes en herbe. Il a recommandé à tous de bien regarder la piste et ses conditions (herbe, chaleur, revêtement, état, etc.) et de les évaluer à chaque fois.

« Philippe Hauser:
Le "vol" dans l'effet de sol
est une cause d'accident
souvent sous-estimée. »

Le «vol» dans l'effet de sol, qui ressemble plutôt à un glissement sur un coussin d'air et qui peut se produire sur des pistes en dur ou en herbe, est également une cause d'accident volontiers sous-estimée. Du point de vue des sensations, l'avion vole, du point de vue de la réalité, il n'a pas de portance, il est presque impossible à piloter et entre donc en collision avec le premier obstacle venu, à moins qu'il ne s'affaisse et ne fasse un tonneau avant.

L'interruption du décollage est, comme le go around, trop souvent considérée comme une «erreur». Pourtant, il s'agit là aussi d'un élément de sécurité important, qui devrait donc être exercé. L'arrêt du décollage est l'évaluation correcte du fait que «ça ne suffit pas». Les raisons peuvent être multiples: le vent changeant, l'état de la piste, l'interruption de la performance, le surpoids, le fait de se tenir sur le frein, les oiseaux, les obstacles, la porte qui s'ouvre en sont quelques exemples. C'est pourquoi les critères d'interruption du départ doivent être définis au préalable: Où, quand et où va, le cas échéant, la manœuvre d'évitement. Et il faut s'en tenir fermement à ces critères et à ces procédures et ne pas laisser le principe de l'espoir entrer en jeu.

La distance de décollage, si elle est calculée, est également trop souvent sous-estimée. Les tableaux des AFM/POH sont souvent un argument de vente qui n'a pas grand-chose à voir avec la réalité. ForeFlight, par exemple, double d'emblée les données relatives aux pistes en herbe lors du calcul du groundroll. La Density Altitude



rend tous les calculs difficiles en été, mais pas impossibles.

Lors du departure briefing, il faut bien étudier le terrain devant la piste, surtout en ce qui concerne la possibilité d'une panne de moteur. Un givrage du carburateur peut également se produire au décollage, malgré le run up. Penser de manière schématique, comme 20° à droite ou à gauche, ne sert pas à grand-chose si les montagnes sont à gauche et les maisons à droite. «Est-ce que je dois aller tout droit ou dois-je essayer (avec un virage exigeant) de revenir sur la piste?» Se familiariser donc mentalement avec la direction à donner à l'avion dans cette situation.

Comportement dans l'espace aérien non contrôlé et ses aérodromes

Le vice-président de l'AOPA, Roland Kaps Becker, a pour sa part évoqué le comportement à adopter sur les aérodromes non contrôlés. Grâce aux dispositions de la SERA (Standardised European Rules of the Air) en vigueur en Europe, les procédures et les comportements sont en principe les mêmes dans toute l'Europe. Cela permet de s'y retrouver aussi bien sur les aérodromes suisses que sur les aérodromes étrangers. Mais cela suppose aussi que l'on se remémore toujours les principes. Il va de soi que sur presque tous les aérodromes, il faut tenir compte de circonstances particulières, comme les points d'entrée, les procédures, la radio, les voies de circulation, les parkings, raison pour laquelle l'étude précise des cartes aéronautiques locales est un must.

A l'aide de ses propres exemples, Roland Kaps Becker a expliqué le principe suivant: qui est où, fait quoi et a quelles intentions? Il est plus utile de regarder à l'extérieur que de consulter son appareil de navigation, qui ne connaît que la théorie, mais pas la situation pratique. S'il y a une radio, l'écouter et communiquer soi-même de manière claire et sans équivoque. Au sol, la taille

ne prime pas sur le poids, mais, comme dans la circulation automobile, la circulation se fait à droite. Mieux vaut s'arrêter une fois de trop que d'entrer en collision une fois de trop. L'avantage de tous ces principes est qu'il existe partout dans le monde des aérodromes non contrôlés sur lesquels nous pouvons nous aussi voler avec plaisir et sans problème.

Notre membre de longue date Hans-Peter Zimmermann a également rédigé un rapport ([Link](#)) sur le FSS 2024. Merci beaucoup!



À la mémoire de Max Fluri

30 juin 1959 – 16 février 2024

Max Fluri n'était pas seulement un pilote enthousiaste, il avait également la capacité de susciter l'enthousiasme de tout le monde pour l'aviation. Il l'a prouvé à maintes reprises au cours de ses 36 années en tant que membre de l'AOPA Suisse.

Le 16 novembre 1987, l'office de l'AOPA recevait la demande d'adhésion de Max. Il n'était pas prévisible à l'époque qu'avec le temps, cette relation se transformerait en une relation très forte et extrêmement amicale.

Son engagement en tant qu'instructeur de vol ne s'est pas arrêté du tout après la certification de



Photo: Max Fluri

« Personne ne pouvait transmettre l'étincelle de passion aux autres pilotes aussi bien et avec autant d'enthousiasme que Max. »

ses élèves-pilotes, puisqu'il les a encouragés ensuite à participer à des excursions aéronautiques dans toute l'Europe. Pour l'AOPA, Max était le seul à enregistrer jusqu'à trois équipages pour nos sorties aériennes. Personne ne pouvait transmettre l'étincelle de passion aux autres pilotes aussi bien et avec autant d'enthousiasme que Max.

Que ce soit comme contrôleur aérien à la tour de Sion, comme instructeur de vol dans les avions ou comme organisateur d'excursions et d'événements aéronautiques ainsi que comme agent de liaison entre la politique, les autorités, l'aéroport et l'AOPA, Max était partout très populaire et a atteint ses objectifs. Il laisse un vide immense partout où il était actif. Un véritable ami est parti pour toujours.

Je te remercie du fond du cœur, cher Max, pour ta fidélité, pour tous les services que tu m'as rendus et surtout de m'avoir permis de faire partie de ton cercle d'amis.

Philippe Hauser
Directeur général AOPA Switzerland

International News & IAOPA

Nouveau canal air-air pour l'aviation générale

Il est déjà bien connu que la fréquence 123.45 MHz ne peut plus être utilisée par les pilotes GA. AOPA Switzerland, et plus précisément notre directeur général Philippe Hauser, s'est fortement engagé pour obtenir une nouvelle fréquence valable dans toute l'Europe pour nos besoins. Et nous l'avons effectivement obtenu. Eurocontrol a mis deux canaux à notre disposition, mais ceux-ci doivent être approuvés par chaque État. Les deux autorités, l'OFACOM et l'OFAC, ont maintenant approuvé le premier des deux canaux et



Photo: Michael Bunschi

l'ont officiellement publié dans le manuel VFR. Il s'agit du canal **123.135 MHz**. Ce canal peut être utilisé par tous les pilotes. Le deuxième canal ne peut pas encore être libéré, car il y a encore des chevauchements avec une station radio dans le nord de l'Italie.



Le pays qui libérera tel ou tel canal sera publié sur le lien suivant ([lien](#)) Nous tiendrons tous les membres au courant.

The future of Avgas 100LL in Europe

European GA associations comment on application to the ECHA for the temporary continued use of TEL

The European Chemicals Agency (ECHA) wants to further restrict the use of Tetra Ethyl Lead (TEL) as it is a very toxic substance. TEL is an important additive in Avgas 100LL, and so far it has not been easy for the mineral oil industry to replace this substance 1:1 with a lead-free alternative. The ECHA has launched a so-called authorization procedure with two important dates: Companies will only be authorized to continue blending TEL into fuel in Europe after an application has been approved if they have submitted an application by the deadline of 1 November 2023, otherwise the expiry date is 1 May 2025.

The blending of TEL into avgas could actually be banned in Europe if no application from the industry is approved.

What's new: Shell has submitted an application to the ECHA for the continued use of TEL. This application was supported by the GA associations Europe Air Sports, GAMA and IAOPA-Europe with a joint statement. Shortly before our editorial deadline, the ECHA also posted an application online from the mineral oil company

Trafigura, which produces avgas in Estonia via its subsidiary Puma Energies. Following a review, the GA associations will also comment on this application; the comment period ends in April. We also assume that the company Warter in Poland has submitted a similar application, but this has not yet been published. A decision on the applications is to be made by the ECHA by spring 2024.

There have been initial successes in the USA, e.g. the manufacturer GAMI has developed an Avgas 100 UL (UL = Unleaded), which is not yet on the market. However, a market launch is planned soon, initially in California. GAMI has not yet applied to EASA for approval of its STC. Other manufacturers are still in the process of obtaining approval from the FAA. In the USA, the industry and bureaucracy consider the widespread introduction of lead-free Avgas 100 UL by 2030 to be realistic.

European companies are not planning to develop an Avgas 100UL, but are focusing on the larger US market. For as long as in the USA, Europe will therefore also have to rely on the blending of TEL if an undisturbed transition to a lead-free successor fuel is to take place.

Source: IAOPA – Newsletter mars 2024

Nouveaux espaces aériens

Autour de l'aéroport de Friedrichshafen (EDNY), il existe une zone permanente à transpondeur obligatoire (TMZ) avec une limite inférieure de 4500 pieds. A l'est se trouve une TMZ temporaire (HX) avec une limite inférieure de 4500 pieds. Au sud, une autre TMZ permanente se situe dans la bande d'altitude de 200 pieds AGL à FL 100. Ici, le Squawk 2677 doit être balayé et, en même temps, une écoute doit être établie sur la fréquence 119,925 (ALPS Radar).



Ne pas utiliser l'image pour la navigation.



wingscout.ch

Wir verkaufen Ihr Flugzeug

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.

Contactez-nous via office@aopa.ch.

In eigener Sache / AOPA sucht

Wir suchen im Kreise unserer Mitglieder einen kundigen Windows- und Office365-Spezialisten bzw. eine kundige Spezialistin, der/die uns bei einigen Schwierigkeiten mit unseren PCs im Büro helfen kann. Eine Lösungssuche vor Ort in Zürich wäre natürlich ideal, jedoch ist auch eine Remo-
tehilfe durchaus denkbar. Wir freuen uns über Ihre Kontaktaufnahme über office@aopa.ch oder 044 450 50 45.

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://theakefalonias.com>

Kontakt: 076 387 50 55 oder alekos.avgoustatos@posteo.ch

King Air C90A D-IJKM zu verkaufen

LTopzustand: 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. Weltum-
rundung 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



Bose AHX-34 Headset

Bose AHX-34 Headset für Piloten in schwarz, mit 2 guten Earpads & Mikrofonschutz, ohne Tragetasche, voll funktionstüchtig, wegen nicht Gebrauchs für CHF 280.- oder Angebot abzugeben, Versand CH-Post CHF 8.-. Rudolf Burgstaller, 076 362 07 09, burgstaller@wingscout.net

Suche

Suche ZHAW-Aviatik Studenten in der Ausbildung für Projektarbeit. IT Kenntnisse werden benötigt, um eine APP oder Online Plattform zu programmieren. Spin-off möglich.

Rudolf Burgstaller, 076 362 07 09, md@wingscout.net

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



Zum mieten gesucht

Suche ein Reiseflugzeug für vier Personen zum Mieten, ohne oder mit nur geringem Halteranteil. Region Zürich mit Radius bis ca. 30 km um Zürich. Wünschenswert: Einmotorig, min. 180 PS Leistung, ca. 130 Kt Reisegeschwindigkeit. Zuladung 4 Personen mit leichtem Gepäck. Wir: zwei erfahrene und langjährige Pilotenfreunde. Einer mit viel VFR Std. auf Mooney, Cessna 177 und Rockwell Commander, der andere mit ca. 10'000 IFR auf Airbus und 500 Std. VFR Erfahrung auf Piper Archer, Piper Seminol, Rockwell Commander, Seneca. Wir beide haben Erfahrung mit VFR Reisen in ganz Europa. Wir freuen uns über eine Kontaktaufnahme unter 076 369 78 79 oder pitsch7@bluemail.ch.

Lagerräumung

Lagerräumung von Maintenance Lagerteilen für verschiedene Flugzeugtypen, sichten auf www.wingscout.net/serviceable-parts.html & Kleinteile gratis abzuholen bei Ruedi Burgstaller, md@wingscout.net, Tel.: 076 362 07 09



Wir übernehmen Wartungsarbeiten in allen Leistungsstufen. Bei uns ist Ihr Flugzeug in besten Händen. Lernen Sie kennen, wie wir Ihre Flugzeuge in besten Händen halten. Lassen Sie uns Ihre nächsten Arbeiten mit Ihnen zu besprechen.

So erreichen Sie uns: +41 79

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

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, kCHF 10: 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 AZL zugelassener Unterhalts- und Wartungsbetrieb nach Part MF H.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.

Reparaturen, 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 Schritte mit Ihnen zu planen und zu berechnen.

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, AVGAS, 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

Zweiplatz Sauerstoffsystem EDS O2D2-2G zu verkaufen

Sehr wenig gebraucht für 4 Plätze (Neupreis CHF 1'229.–) für CHF 800.–, einwandfreier Zustand.
Peter von May, Tel.:079 691 8467, pvmay@bluewin.ch

Halteranteile

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



Gesucht

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

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

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., remanufactured Motor Null Stunden, CHF 85'000.–
Martin Gautschi, +41 79 438 46 29, gautschim@bluewin.ch



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



**Le Savannah
avec un équipage
père-fille aux
couleurs parfaite-
ment assorties.**

