



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Édition 286 – Hiver 2023

« La saison de vol d'hiver est ouverte! »



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: Pompidou Group	10
Logbook: capzlog.aero	13
Vie aéronautique en Suisse: Kägiswil	17
International News	19
Petites annonces	24

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 au masculin, mais s'adresse bien entendu aussi à nos chères pilotes et membres féminins.



Photo: Michael Bunschi

Éditorial

Chers membres, amis, amies et supporters

Cette année, il m'est difficile de faire une rétrospective de l'année qui s'achève sans me laisser aller à la morosité. Tant de choses se sont passées, qui ont eu une grande influence sur notre vie à tous, qui nous ont profondément marqués, qui ont bouleversé notre façon de vivre jusqu'à présent, notre sécurité et notre joie de vivre, qui nous ont – en résumé – frappé l'estomac et l'âme. Je ne veux pas écrire sur la guerre et la terreur, mais leurs effets sont également perceptibles dans l'aviation.

Dubai a accueilli la conférence de l'ONU sur le climat en décembre 2023. Plus de 100 000 personnes venant de l'extérieur y ont participé. Elles ont pris l'avion depuis le monde entier pour se rendre à Dubaï. En avion! Avec des compagnies aériennes et de nombreux jets privés. Comment une telle conférence peut-elle être crédible si même les plus bruyants des activistes du climat (qui n'ont toutefois pas obtenu de plate-forme pour leurs multiples manifestations, contrairement à ce qui se passe chez nous) n'hésitent pas à produire d'abord beaucoup de CO₂ pour ensuite, peut-être une fois dans un avenir lointain, économiser peu de CO₂?

Cette duplicité est également présente ici en Suisse. Des exemples peu suspects dans d'autres domaines le montrent: Selon une enquête de l'Association suisse des étudiants en médecine (Swimsa), 43% des étudiants en médecine envisagent d'abandonner leurs études de médecine en sixième année (c'est-à-dire juste avant la fin). La raison principale est la perspective d'être occupé à des activités peu valorisantes, principalement des tâches de bureau (NZZ du 4 décembre



2023). On peut également lire: «Les médecins sont trop souvent assis devant l'ordinateur (NZZ du 5 décembre 2023)», «Les jeunes experts-comptables à bout de souffle (NZZ du 4 décembre 2023)», «Les médecins, les architectes et les notaires sont les principales victimes de la bureaucratie étatique galopante – sa réduction est difficile à réaliser» (NZZ du 3 novembre 2023). Et ainsi de suite, presque chaque jour. Vous connaissez les nombreuses prescriptions bureaucratiques de l'aviation, je n'ai pas besoin de les mentionner individuellement. Elles ont toutes en commun le fait que l'administration fédérale intervient, réglemente et prescrit partout à un rythme croissant par le biais de prescriptions qu'elle a initiées et que le Parlement et le Conseil fédéral ont sagement approuvées, tout en sachant mieux que quiconque. Toutes les prescriptions ont en outre en commun le fait qu'une sanction massive menace souvent ceux qui n'obéissent pas. N'avons-nous pas été fiers autrefois d'avoir une administration au service des habitants? Aujourd'hui, c'est l'inverse. La bu-



Photo: Michael Bunschi

reaucratie mange ses propres enfants. Aucune amélioration n'est en vue, l'administration ne cesse de croître et la politique la suit docilement.

Un engagement réussi de notre directeur

Au niveau international, l'AOPA Switzerland, représentée par notre directeur Philippe Hauser, a en revanche obtenu quelques succès. En ce qui concerne la communication air-air (anciennement connue sous le nom de «fréquence bavardeuse»), les instances internationales compétentes ont, à l'initiative de Philippe Hauser, déterminé 2 fréquences qui servent à la communication air-air, c'est-à-dire à l'échange d'informations entre les pilotes, et ce dans la langue qu'ils maîtrisent le mieux. Ces fréquences seront libérées par pays au cours des prochains mois. Un pas important pour la sécurité du trafic aérien.

Toujours grâce à l'engagement de Philippe Hauser, l'AOPA Switzerland a réussi à progresser au niveau international en matière de «Language Proficiency Check». Il a enfin été réalisé au niveau de l'OACI que la phraséologie existante et univoque est supérieure à un babillage de ni-

« Lors du Fly Out de cette année, c'était beau et émouvant de voir un grand groupe d'avions de tous types voler ensemble vers de nouvelles destinations. »

veau 4 souvent confus. Des adaptations dans ce domaine ont été lancées, mais il faudra du temps pour que tous les organes internationaux et nationaux imposent les changements prévus. Nous espérons qu'avec le temps, cela permettra de revenir à la réalité. Ce serait souhaitable pour la sécurité aérienne.

Thème Avgas et drones

Au niveau international – pour une fois contrairement à la Suisse où les choses se sont passées plutôt calmement – de très nombreux projets ont été lancés qui concernent également l'aviation privée. La question de savoir quel type de carburant nous pouvons encore obtenir, à partir de quand et où, nous préoccupe beaucoup, car elle concerne très directement les opérations aériennes. Ces dernières années, les drones – des plus petits aux plus grands – ont connu un développement technique considérable dans le sillage des conflits armés. Comme ils partagent l'espace aérien avec nous, nous devons tout faire pour éviter, d'une part, d'être montés les uns contre les autres et, d'autre part, d'édicter des règles inapplicables. En Suisse, nous avons de bons contacts avec les représentants des

drones et, dans les groupes de travail correspondants de l'AESA, les représentants de l'IAOPA défendent nos intérêts.

Pour terminer, j'aimerais mentionner le moment le plus réjouissant de l'année 2023 – le Fly Out en Écosse. C'était un plaisir et une fierté de voir un grand groupe d'avions de tous types voler ensemble vers de nouvelles destinations, de profiter de l'hospitalité des pilotes écossais locaux et d'entretenir des relations cordiales entre eux. C'est cela l'aviation privée, telle que nous la soutenons et telle que nous la présentons au public. En particulier à notre époque, l'aviation privée a du mal à faire entendre sa voix et à revendiquer mesure et pragmatisme. Nous ne nous laissons pas décourager et nous continuerons l'année prochaine à défendre avec énergie et enthousiasme les intérêts de nos membres, de l'aviation privée en particulier et de l'aviation générale dans l'ensemble.

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, je vous remercie de votre fidélité et de votre soutien en 2023, ce qui a été particulièrement important pour nous et pour l'aviation générale. Espérons que nous serons et pourrons nous retrouver le plus nombreux possible sur les aéroports en 2024.

A bientôt et à tous une bonne année!
Avec mes meilleurs vœux



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

Nouvelles & Manifestations

Flight Safety Seminar, samedi 2 mars 2024

Nous avons à nouveau prévu des thèmes passionnants pour notre prochain Flight Safety Seminar allemande. Cette fois-ci, les thèmes principaux seront Decision Making, les incidents et les accidents seront soumis à une analyse approfondie et la meilleure procédure à suivre dans un scénario d'urgence comme la panne partielle du moteur (Partial Engine Failure) sera présentée.

Comme l'année dernière, les prix s'élèvent à 120 CHF pour les membres et à 150 CHF pour les non-membres.

Notez d'ores et déjà la date. Dès que les détails seront connus, comme le lieu et l'horaire exact, nous vous informerons par newsletter. Nous nous réjouissons d'ores et déjà de votre présence nombreuse et de l'échange personnel.

AERO Friedrichshafen 2024



Du 17 au 20 avril 2024, l'AERO sera organisé pour la 30e fois. Nous sommes impatients de fêter ce jubilé et bien sûr à nouveau présent sur le stand de l'IAOPA.

IAOPA World Assembly



La conférence mondiale de l'IAOPA se tiendra du 7 au 10 mai à Washington DC, USA.

“Make sure to reserve these dates and be part of this extraordinary gathering that will offer engaging sessions, thought-provoking discussions, interactive workshops, and memorable social events. And keep an eye out for upcoming updates, including venue information, agenda, and registration. Let's make this event a truly unforgettable experience together.”

Le 11 mai, un fly over sera organisé au-dessus de Washington Mall. Organisé par l'IAOPA USA.



Pétition pour l'harmonisation de la mise en œuvre des règles douanières pour l'aviation générale

La pétition suivante nous est parvenue peu avant la clôture de la rédaction:

Comme vous le savez, le règlement douanier de l'UE a été modifié en 2021 (nous avons alors évoqué la suppression de l'obligation d'utiliser un aéroport douanier sur les aéroports allemands). Si aucune marchandise soumise à des droits de douane n'est transportée, ces formulaires douaniers ne sont plus nécessaires (pour les marchandises ou après des réparations/travaux de peinture, etc. il faut continuer à utiliser les aéroports d'entrée). En théorie, il est désormais possible de se rendre en Suisse ou en Norvège depuis n'importe quel aéroport de l'UE et vice versa (les formalités douanières restent inchangées dans les aéroports hors UE). Il s'agissait d'une amélioration étonnante pour la General Aviation européenne.

Passons maintenant à la pratique actuelle ou welcome to reality: seules les douanes allemandes ont officiellement reconnu les facilités. Voir ici: Douane en ligne – Déclarations professionnelles – Simplifications de la déclaration en douane pour les moyens de transport ([Link](#)). Toutes les autres autorités douanières de l'UE ne savaient même pas qu'il y avait un changement. Conclusion: nous devons continuer à utiliser les aéroports et les aéroports d'entrée lorsqu'aucune marchandise pertinente n'est transportée, et à remplir de nombreux formulaires douaniers locaux avec un préavis de plusieurs heures ou jours et des heures de départ/d'arrivée fixes.

Frans Bosch, pilote privé néerlandais vivant en Suisse, a lancé une pétition européenne avec un groupe de pilotes d'AG européens afin d'améliorer l'insécurité juridique actuelle pour les vols entre des pays non membres de l'UE, comme la Suisse ou la Norvège, et l'UE.

Voici le lien vers la pétition en anglais (les langues peuvent être adaptées sur le site web): Harmonisation de la mise en œuvre des règles douanières pour l'aviation générale | PETI | Commissions | Parlement européen (europa.eu) ([Link](#))

A l'AOPA Switzerland et à l'AOPA Germany, nous pensons que cette initiative mérite d'être soutenue.

Annual Conference of Drug Control Networks 2023

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

Un grand groupe de professionnels du domaine de la lutte contre la drogue s'est réuni du 6 au 9 décembre 2023 à l'occasion de la Conférence annuelle des réseaux de contrôle des drogues organisée par le Groupe Pompidou (Council of Europe International Cooperation, Group on Drugs and Addictions), afin d'échanger – en plus des rencontres personnelles – entre autres des expériences, des informations et des nouveautés. En tant que représentant de l'IAOPA (International Aircraft Owner and Pilot Association), j'ai eu l'occasion d'y participer à nouveau en tant que conférencier. Contrairement aux années précédentes, l'accent n'a pas été mis cette fois-ci sur l'aviation générale, mais sur un large échange d'informations concernant tous les aspects impliqués dans le trafic de drogue.

De nombreux thèmes ont été abordés et discutés. Voici quelques mots-clés: les drogues ne sont pas des drogues partout. Dans un pays, il s'agit de médicaments, dans un autre de drogues, dans un autre encore de drogues accessibles au public, puis plus du tout. Quels sont les dangers des drogues de synthèse, tant au niveau de la production que de la distribution? Qu'est-ce que cela signifie pour l'application de la loi? La distribution postale n'est pas nouvelle, mais le

nombre de colis a explosé depuis Corona, et avec lui les abus. Un défi pour les autorités de contrôle. Quelle est l'influence de l'open source et de l'IA (intelligence artificielle) dans la planification, la surveillance et la poursuite? Quelle est l'influence du Darknet?

En ce qui concerne l'aviation générale, il convient de mentionner les points suivants:

Un problème général de base réside dans la confusion babylonienne qui entoure le terme «General Aviation». La définition en vigueur de l'OACI («General Aviation is an aircraft operation other than a commercial air transport operation or an aerial work operation») est beaucoup trop large. Elle peut englober tout et rien. Comme la plupart des participants ne possèdent pas de licence de vol, ils ne connaissent pas non plus les catégories d'avions, leurs risques et leurs possibilités. Grands et petits, jets et hélices, IFR et VFR, plus de 5,6 t et moins de 750 kg, pour n'en citer que quelques-uns, sont mis dans la même catégorie, ce qui donne ensuite des résultats insatisfaisants. La tentative de catégorisation répondant aux besoins de l'application de la loi a été accueillie avec intérêt.

Une conséquence de l'absence de catégorisation compréhensible est qu'il n'existe pas de statistiques fiables sur l'aviation privée dans le domaine des abus. De manière anecdotique, il est fait référence à des cas isolés – «En Irlande, de l'or a été saisi dans un C172 pour un montant de

«*Différentes définitions des drogues.*»

8 millions d'euros» – pour ensuite en déduire, en frémissant, que l'aviation privée commet des abus. Il est intéressant de noter qu'en même temps, les représentants des Pays-Bas ont expliqué qu'en moyenne, ces dernières années, malgré un contrôle renforcé, 60 kg de drogue ont été saisis sur les petits aérodromes néerlandais, contre 68'500 kg dans tous les ports des Pays-Bas. Le rapport est donc de 0,1% à 99,9%. Les policiers présentateurs en ont déduit l'hypothèse suivante: 1. est-ce que c'est là (drogue, crime organisé), mais nous ne le voyons pas ou 2. nous ne le voyons pas parce qu'il n'est pas là. Pour trouver une réponse à cette question, la police néerlandaise a créé le SPAVIS (Special Aviation Information System). Avec l'aide des technologies de l'information les plus modernes,

un programme est en cours de développement qui doit fournir des indications sur des événements suspects à l'aide d'indications à définir et dont le nombre est illimité. Il sera intéressant de voir quels seront les résultats de ce programme. Il ressort clairement des différents exposés que les conditions-cadres juridiques et donc les possibilités de poursuite pénale correspondantes ne sont pas uniformes, mais peuvent varier d'un pays à l'autre. Outre les différences d'organisation des autorités étatiques (police, contrôle des frontières, douanes, finances, etc.), cet éclatement complique les poursuites pénales et laisse place à des conflits et des frictions, ce qui constitue un obstacle à la poursuite pénale. La définition différente de la drogue laisse la place au crime organisé pour des opérations de contournement.



Des spécialistes du domaine de la lutte contre la drogue à l'Annual Conference of Drug Control Networks 2023.

Photo: Council of Europe. Pompidou Group

Culture ouverte du cannabis au Canada

La politique canadienne en matière de drogues a suivi sa propre voie, en particulier dans le domaine des drogues «douces». Selon le présentateur, le Canada a une culture du cannabis différente et ouverte. La population a demandé une libéralisation et a voté lors des élections pour le parti qui l'avait sur son programme électoral. Ainsi, la consommation, la possession et la culture de cannabis ont été légalisées dans une certaine mesure. Le cannabis peut désormais être acheté dans le cadre de la loi dans des magasins de cannabis d'État, souvent situés à côté de magasins d'alcool d'État. Le système est bien rodé et l'État canadien a généré 45,5 milliards de dollars canadiens (environ 30 milliards de francs suisses, soit plus d'un tiers des recettes fédérales) entre 2018 et 2021. Il s'agit probablement de l'activité la plus rentable de l'État canadien. Jusqu'à présent, il n'est pas possible de prouver ou de nier statistiquement si l'objectif, à savoir une entrée plus tardive des jeunes dans le cannabis, a été atteint. Le crime organisé est toujours là, il produit désormais surtout pour l'exportation. En Europe aussi, il existe des régions où la possession et la consommation de cannabis sont dépénalisées. A l'inverse, certains pays

« L'accent a été mis cette fois-ci sur un large échange d'informations concernant tous les aspects impliqués dans le trafic de drogue. »

connaissent des peines de prison très sévères pour la même chose. Une situation confuse qui ne va pas dans le sens de la sécurité juridique.

Un réseautage précieux

Cette conférence a été complétée par la possibilité de discuter personnellement entre les participants avant et après les exposés, de poser des questions et d'établir des thèses, et d'apprendre à se connaître. Une valeur ajoutée précieuse pour les participants, que tous ont appréciée. Pour conclure, une remarque personnelle: j'ai tout de même été étonné de constater que la question du POURQUOI, c'est-à-dire pourquoi tant de personnes, indépendamment de leur âge et de leur origine sociale, consomment des drogues dans un si large éventail, n'a jamais été posée. Tenter d'y répondre ne pourrait-il pas faciliter la lutte contre l'abus? Qui sait?



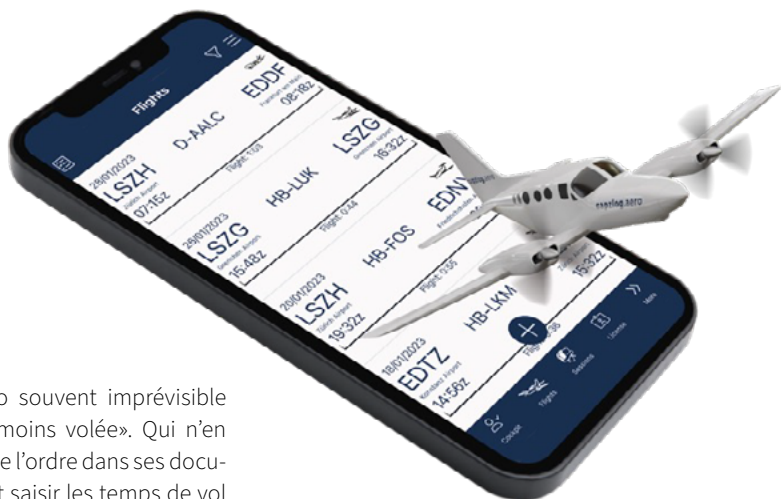
wingscout.ch

Wir verkaufen Ihr Flugzeug

capzlog.aero

Digital Pilot Logbook

Patricia Siebenmann, responsable de la communication AOPA Switzerland et capzlog.aero



Avec l'hiver et sa météo souvent imprévisible vient aussi la période «moins volée». Qui n'en profite pas pour mettre de l'ordre dans ses documents et éventuellement saisir les temps de vol dans le logbook? Des questions surgissent alors rapidement, telles que: «Ai-je vraiment rempli la consigne minimale pour les 24 derniers mois? Quand le prochain medical ou le prochain check flight est-il prévu?» Pas toujours facile avec un carnet de bord au format papier. Comme j'ai décroché assez tôt en cours de maths, compter les heures de vol ne fait pas vraiment partie de mes activités préférées. C'est pourquoi j'ai demandé à capzlog.aero de m'expliquer le fonctionnement du carnet de vol numérique et le transfert des données d'un carnet de vol analogique.

Vladimir et Philippe, les deux cofondateurs et développeurs de l'application, ont accepté de nous en dire plus sur capzlog.aero. (Plus d'informations sur eux plus loin dans l'article):

Le carnet de vol personnel n'est pas seulement une nécessité formelle. Il raconte l'histoire d'un pilote et de son évolution aéronautique, avec tous ses succès, ses aventures et ses défis dans le cockpit.

Le passage du carnet de vol analogique au numérique est souvent un défi, car chaque page du carnet de vol traditionnel est liée à des souvenirs personnels que l'on ne veut pas perdre.

Avec capzlog.aero, nous jetons un pont vers l'avenir tout en célébrant le charme nostalgique du carnet de vol papier. Notre carnet de vol nu-

mérique n'offre pas seulement les avantages classiques de la numérisation, comme le calcul assisté par ordinateur des totaux et des sommes. Il permet également la saisie des tampons et des signatures, l'impression des vols au format traditionnel du carnet de vol de l'OFAC ou la gestion visuelle de la licence papier.

Avec la certification officielle de l'OFAC selon la norme FCL.050, nous garantissons que notre application répond aux normes officielles les plus strictes tout en créant un petit coin de paradis dans le monde numérique.

capzlog.aero emmène les pilotes au-delà de la préservation des anciennes traditions pour les faire entrer dans une nouvelle ère, truffée de fonctions et d'avantages avancés:

Fonction de rappel pour le renouvellement de la licence: notre système te rappelle de manière proactive les prochaines dates de renouvellement de ta licence, qu'il s'agisse d'une validation médicale ou d'une validation SEP. Avec nous, tu restes toujours «current» et tu maintiens tes ratings et tes privilèges à jour.

Directement à l'OFAC: tu peux lancer le processus de revalidation de ta licence auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) directement depuis capzlog.aero. Cela permet de gagner du temps et de simplifier la procédure afin que tu puisses te concentrer sur l'essentiel: voler.

Auto-importation des données de vol: La collaboration avec les clubs, les écoles de vol et les

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



opérateurs permet d'importer automatiquement les données de vol depuis des systèmes tiers. Ton carnet de vol est toujours à jour, sans que tu aies besoin d'effectuer des saisies manuelles. Les instructeurs peuvent directement signer numériquement tes chèques.

Ces avantages ne sont qu'un aperçu de ce que capzlog.aero peut t'offrir. Avec notre carnet de vol numérique, tu ne conserves pas seulement tes souvenirs, mais aussi, par exemple, ta carrière d'aviateur sur la bonne voie. Tu veux commencer tout de suite? Tu trouveras les instructions sur le site capzlog.aero en suivant le lien suivant.

Offre spéciale pour les membres de l'AOPA:

En tant que membre de l'AOPA Switzerland, tu sais à quel point il est important d'être à jour dans le cockpit et au-delà. C'est pourquoi nous sommes heureux d'accueillir tous les membres de l'AOPA sur capzlog.aero avec une réduction exclusive. Il te suffit d'indiquer ton numéro de membre AOPA pour bénéficier de la remise exclusive réservée aux membres.

Comment se déroule l'importation des données

Auto-importation: connecte ton compte avec les systèmes de réservation courants tels que AirManager, FLAIR, FlightLogger, Aircraft Info Desk, Flugschule Grenchen, etc. pour une synchronisation automatique.

Intégration d'apps: utilise notre app pour la saisie de tes vols – en ligne ou hors ligne.

Téléchargement de modèles: Télécharge tes



données à l'aide de nos modèles Excel, CSV ou TXT.

C'est parti!

1. Enregistre-toi sur <https://capzlog.aero>.
2. Choisis la méthode d'importation qui te convient le mieux.
3. Effectue l'importation et fais synchroniser tes entrées automatiquement.
4. Vérifie et complète tes données – c'est tout!

Notre équipe d'assistance se tient à tout moment à ta disposition pour que ta transition se passe le mieux possible.

Contacte-nous simplement à l'adresse suivante: support@capzlog.aero

Les avantages de ton carnet de vol numérique:

- **Conformité légale:** Conforme à la norme EASA FCL.050 et peut officiellement remplacer ton carnet de vol papier.
- **Personnel et sûr:** Ton carnet de vol ne peut plus être cassé ou perdu. Tes données de vol et tes souvenirs sont conservés dans un espace numérique sécurisé.
- **Toujours à jour:** avec la fonction de rappel, tu ne rates plus aucun renouvellement de licence et tu as toutes les dates d'expiration en un seul endroit: Privilèges d'accès, d'atterrissage ou d'aérodrome.

«*En 2020, capzlog.aero a été officiellement reconnu par l'OFAC.*»

Qui se trouve derrière capzlog.aero?

L'un des fondateurs de capzlog.aero est Vladimir. Informaticien de formation, il vole aujourd'hui comme premier officier chez Helvetic Airways. Lorsqu'il a commencé à s'entraîner pour son PPL il y a quelques années, il trouvait très fastidieux de calculer manuellement les totaux de pages et de les inscrire dans le carnet papier. Avec Philippe, alors étudiant à l'EPF de Zurich, il s'est mis à développer une solution. Celle-ci devait être facile à utiliser tout en répondant à toutes les exigences légales.

Poussé par le feed-back de la communauté des pilotes, un carnet de vol numérique a vu le jour, qui non seulement jette un pont entre le monde analogique et le monde numérique, mais ouvre aussi de nouveaux horizons en matière de sécurité, de confort et de conformité.

En 2020, capzlog.aero a été officiellement reconnu par l'OFAC, car il répond à toutes ces exigences et simplifie massivement de nombreux processus.

capzlog.aero est désormais non seulement très populaire dans l'aviation générale, mais aussi la solution préférée des pilotes commerciaux et des pilotes de ligne. Swiss International Air Lines est actuellement en train de mettre en place un échange automatique de données avec capzlog.aero pour ses pilotes.

L'histoire de la création de capzlog.aero témoigne de l'engagement et du dévouement que Vladimir et Philippe mettent dans leur travail. Ils ont compris qu'un carnet de vol est plus qu'un simple recueil de données – c'est un journal personnel qui reflète la fierté et la passion de chaque pilote.



Les deux cofondateurs Philippe Müller et Vladimir Petrov

Photo: capzlog.aero

Vie aéronautique en Suisse

L'aérodrome de Kägiswil devrait revenir à la Confédération fin 2023

Patricia Siebenmann, responsable de la communication AOPA Switzerland

L'aérodrome de Kägiswil devrait définitivement revenir à la Confédération dans le sens d'un "retour au bercail". La demande de l'exploitant de l'aérodrome, la Flugplatzgenossenschaft Obwalden FGOW, concernant la poursuite de l'utilisation de l'infrastructure de l'aérodrome, a été rejetée par le Conseil d'Etat du canton d'Obwald lors de sa séance du 31 octobre 2023. La raison invoquée par le Conseil d'Etat est l'absence d'autorisations d'exploitation juridiquement valables.

Le contrat de location avec la coopérative de l'aérodrome d'Obwald arrive à échéance

Le 22 mars 2016, le Conseil d'Etat a approuvé la conclusion d'un contrat de location avec la FGOW portant sur l'utilisation des infrastructures de l'ancien aérodrome militaire de Kägiswil. Il était limité dans le temps et s'appliquait jusqu'à l'inscription de l'aérodrome de Kägiswil comme aérodrome civil dans le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure aéronautique (PSIA). Lors de sa séance de septembre 2020, le Conseil fédéral a décidé d'inscrire l'aérodrome de Kägiswil comme aérodrome civil dans le PSIA. En février 2021, le Conseil d'Etat a approuvé un avenant au contrat de location et a prolongé le contrat de location avec la FGOW jusqu'à l'obtention de l'autorisation d'exploitation exécutoire et du règlement d'exploitation approuvé par la Confédération, «mais au plus tard jusqu'au 31 décembre 2023». La demande de changement d'affectation à un usage civil a ensuite été

suivie de 40 oppositions, qui n'ont pas toutes pu être traitées à ce jour.

L'aérodrome de Kägiswil appartient à armasuisse. Celle-ci a cédé les installations au canton d'Obwald en droit de superficie, le peuple obwaldien ayant refusé de les acheter en 2013. Le contrat de droit de superficie prévoyait un retour anticipé à la fin de l'année 2023 si aucune autorisation d'exploitation n'avait été délivrée d'ici là. Par conséquent, à partir du 1er janvier 2024, le canton ne sera plus propriétaire et titulaire du droit de superficie du terrain d'aviation et ne pourra donc pas prolonger le contrat de location avec la FGOW.

Solution transitoire

En raison du retour à domicile, armasuisse envisage, en accord avec l'Office fédéral de l'aviation civile, de conclure avec le FGOW un accord sur la poursuite du service aérien pour l'instant pour la



L'aérodrome de Kägiswil

Photo: Nau.ch

durée de la procédure de changement d'affectation en cours. L'OFAC doit se prononcer sur la demande de changement d'affectation d'ici mi-2024.

Concrètement, cela signifie que le service aérien est assuré jusqu'à ce que la décision de changement d'affectation soit entrée en vigueur. Selon Bernhard Müller de la task force changement d'affectation, cela peut encore durer des années. Si cette décision est positive, armasuisse pourra également conclure un contrat de droit de superficie à plus long terme avec le FGOW. Dans le cas contraire, les groupes de sports aériens et l'école de pilotage devraient chercher une nouvelle homebase. Les groupes de vol à moteur Pilatus et Kägiswil, un groupe de vol à voile et des parachutistes sont basés à Kägiswil. Le changement d'affectation concerne en outre l'avenir de plus de 50 spécialistes de l'aviation de la société Rotex Helicopter AG, qui prévoit un nouveau hangar à Kägiswil pour les vols de travail et la

« Je reste optimiste quant à votre capacité à assurer la pérennité de l'aérodrome de Kägiswil. Mais cela signifie encore beaucoup de travail et cela implique aussi le soutien des associations aéronautiques! »

Bernhard Müller,
task force changement d'affectation

maintenance. Le départ de cette entreprise signifierait également la perte d'emplois ou de personnes ayant leur centre de vie dans la région.

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



International News

Adaptation en Autriche de la traversée VFR des espaces aériens C et D

Patricia Siebenmann, responsable de la communication AOPA Switzerland

Austro Control a publié un AIC et une information sur la manière dont se déroulera, à partir de fin décembre, la traversée de l'espace aérien contrôlé (classes C et D) par le trafic VFR. Ainsi, il faudra toujours passer à la fréquence compétente (jusqu'à présent, il était possible de rester sur WIEN INFO dans certaines circonstances).

Vous trouverez l'AIC en D/E [ici](#)

Good Bye «FLUGPLATZ», hello «RADIO»

A partir du 28 décembre 2023, l'indicatif radio "FLUGPLATZ" disparaîtra en Autriche. A partir de cette date, les stations terrestres situées sur des aérodromes non contrôlés recevront l'indicatif RADIO. Ainsi, par exemple, «Vöslau Flugplatz» (ou en anglais «Vöslau Aerodrome») deviendra «Vöslau Radio» à partir du 28.12.2023, l'indicatif d'appel RADIO étant le même en anglais et en allemand (contrairement à Flugplatz ou Aerodrome) (voir également la procédure de radiotéléphonie AIC à partir du 28 décembre 2023. [Link](#)

Il s'agit là de **directives de l'Union européenne** visant à harmoniser davantage l'aviation en Europe et à faciliter ainsi les vols transfrontaliers sans complications. Les pilotes des pays voisins connaissent déjà ce modification.

RADIO = aérodrome non contrôlé

Opérations de vol sur un aérodrome non contrôlé – ce à quoi il faut faire attention!

Le changement d'indicatif d'appel ne change pas grand-chose pour les pilotes. Veuillez toutefois continuer à tenir compte des points suivants pour les opérations de vol sur des aérodromes non contrôlés:

Aucun service de contrôle aérien ou d'information de vol n'est fourni sur **les aérodromes non contrôlés** en Autriche. Ces deux services ne peuvent être fournis que par les services de la circulation aérienne (reconnaisables aux indicatifs tels que TOWER, RADAR, etc.). En outre, WIEN INFORMATION fournit également un service d'information de vol conformément aux dispositions légales.

Derrière la station radio **RADIO** sur les aérodromes non contrôlés en Autriche se cache l'exploitant d'aérodrome ou le gestionnaire d'aérodrome, qui est responsable du bon déroulement de l'exploitation de l'aérodrome, ce qui peut également signifier, si cela est autorisé (AIP), un vol sans directeur d'exploitation.

Les gestionnaires d'aérodrome ne fournissent pas d'informations, de conseils ou d'autorisations concernant le déroulement du vol, mais des informations sur la possibilité d'utiliser l'aérodrome (PPR) ainsi que sur les conditions et les activités de l'aérodrome (p. ex. direction d'exploitation, vol à voile, etc.). Il incombe donc au pilote responsable de les consulter et d'organiser le déroulement du vol de manière à ce qu'il soit sûr et que toutes les prescriptions légales (SERA.3225/AIP) soient respectées. Le service d'information de vol d'aérodrome (AFIS) n'existe pas actuellement en Autriche.

See and Avoid – L'observation du trafic d'aérodrome afin d'éviter les collisions est essentielle. S'insérer dans le flux de trafic (entrer dans le circuit d'aérodrome), regarder dehors!

Procédures – Le pilote doit connaître et respecter les procédures locales publiées (tours de piste, points de report, obstacles, ...). Il peut s'attendre à ce que les autres pilotes les respectent également.

La communication est essentielle pour la sécurité – respecter les points de report obligatoires – communiquer sa position et son altitude – le cas échéant, annoncer son intention avant d'entrer dans le circuit d'aérodrome – percevoir les autres aéronefs. S'il n'y a pas de points de report, l'approche en sens inverse, l'approche transversale et l'approche finale devraient être communiquées, y compris les intentions du pilote (p. ex.: approche basse, toucher le sol et remise des gaz).

Évitement des collisions – Outre les communications radiotéléphoniques et l'observation du trafic d'aérodrome pour éviter les collisions (SERA.3201 et SERA.3205), il est tout aussi important que les pilotes se familiarisent avec les règles d'évitement (SERA.3210) et allument toujours les feux obligatoires (SERA.3215). L'utilisation de dispositifs d'alerte anticollision (par exemple: TIS, TCAS, FLARM, etc.) est recommandée. Il est important de toujours allumer un transpondeur en état de marche. Conformément à la norme SERA.13001, les aéronefs motorisés doivent toujours utiliser leur transpondeur, indépendamment des classes d'espace aérien ou des zones à transpondeur obligatoire (TMZ).

Obligation de signalement – Si une approche dangereuse se produit malgré tout, le pilote est



Photo: Patricia Siebenmann

tenu de la signaler (pour plus de détails, voir AIP ENR 1.14). Ce rapport sert uniquement à vérifier si des améliorations doivent être apportées aux procédures existantes.

Sources: [Flieger News](#) et [Austrocontrol](#)

Rapport GAMA T3: le secteur de l'aviation continue sur la voie de la reprise

Patricia Siebenmann, responsable de la communication AOPA Switzerland

Le **rapport** de la General Aviation Manufacturers Association GAMA, paru le 21 novembre, présente des chiffres réjouissants. Le secteur a enregistré une croissance globale de plus de 10 pour cent, les avions à pistons et les turbopropulseurs étant les plus grands gagnants. Les livraisons de jets n'ont que légèrement augmenté au cours des neuf premiers mois de l'année 2023. Néanmoins, Embraer a enregistré des augmentations significatives, même avant les débuts NBAA-BACE de son Phenom 100EX. Au total, le nombre d'avions livrés a augmenté de 10,1% par rapport à 2022.

« Les chiffres du GAMA montrent la santé persistante de l'aviation générale. »

Les forces motrices de cette tendance à la hausse proviennent clairement de l'aviation générale, avec une augmentation des livraisons d'avions à pistons et à turbopropulseurs de 11,9% et 14,6% respectivement au cours des neuf premiers mois. Les grands constructeurs d'avions à pistons – dont Cirrus, Diamond, Piper, Tecnam et Textron Aviation – sont tous en passe d'augmenter leurs livraisons au troisième trimestre par rapport à 2022, Cirrus enregistrant la plus forte croissance. Pilatus a enregistré la plus forte croissance avec 66 unités au troisième trimestre contre 47 pour la même période, mais Daher, Piper et Textron Aviation ont également enregistré des chiffres plus élevés par rapport à 2022.

Détails sous le [lien suivant](#)



Un Cirrus SR22T GTS G6, qui a été livré en Suisse cette année.

Photo: photonchaser

Mise à jour sur l'AVGAS 100LL de l'AOPA Germany et USA

Une grande crainte de nombreux exploitants d'avions équipés de gros moteurs à piston est que l'Avgas 100LL soit interdit dans l'Union européenne en raison de son additif au plomb TEL, avant même qu'un Avgas sans plomb à 100 octanes ne soit mis sur le marché. La Commission européenne a donné aux fournisseurs d'Avgas 100LL jusqu'au 1er novembre 2023 pour demander l'ajout de l'additif TEL dans les carburants pour l'aviation en Europe, même après le 1er mai 2025. D'après nos recherches, nous pensons qu'au moins trois fournisseurs d'Avgas 100LL ont déposé les demandes nécessaires; une décision sera prise à leur sujet dans les prochains mois.

Entre autres, l'AESA tient également les associations de l'aviation générale européenne au courant des dernières évolutions. Aux États-Unis, les autorités environnementales et l'industrie se sont mises d'accord pour passer au GPL sans plomb d'ici 2030. En Europe, nous nous efforçons de synchroniser les stratégies d'élimination progressive des deux côtés de l'Atlantique.

Début novembre, la nouvelle nous parvient des États-Unis: l'AOPA USA a commencé à Ada, Oklahoma, avec un Beechcraft Baron, le Baron de l'AOPA, les essais à long terme du carburant sans plomb, le G100UL de GAMI. L'objectif: étudier l'impact à long terme de différents nouveaux carburants sur le marché de l'aviation générale.

À partir de deux moteurs Continental IO-520 fraîchement révisés, le Baron est exploité sous la direction de l'AOPA USA et en collaboration avec le fondateur et gourou technique de Savvy Maintenance, Mike Busch. Les outils de diagnostic informatisés de l'entreprise seront utilisés pour analyser les données des moteurs et les comparer avec les informations recueillies au cours de «centaines de milliers d'heures de vol GA», selon un communiqué de l'AOPA USA.



Le Beechcraft Baron fonctionnant au carburant sans plomb, offert par Greg Herrick et Dan Shewmaker, membres de l'AOPA USA.

Photo: AOPA USA / David Tulis

Pour rappel, le carburant de GAMI a reçu un certificat de type complémentaire de la FAA en septembre 2022, couvrant une large gamme d'avions à pistons. Le premier STC ou certificat de type complémentaire pour les moteurs Lycoming O-320, O-360 et IO-360 a été délivré en juillet 2021.

MoGas

Dans de nombreux pays, les pilotes utilisent du MoGas (Motor Gasoline). Il est important que les distributeurs et les utilisateurs fassent très attention à ce carburant. Le transport du MoGas est une affaire séparée et délicate. Certains récipients ne sont pas conçus pour le transport de kérosène et sont constitués de matériaux qui ne répondent pas forcément aux exigences. En outre, le MoGas contient parfois de l'alcool, connu pour attaquer les joints et autres composants du caoutchouc, des plastiques et des matériaux composites. Il est donc indispensable de vérifier la présence d'alcool dans le carburant. Le risque de givrage du carburateur est plus important avec le MoGas en raison du taux d'évaporation plus élevé du carburant. En outre, un phé-

nomène appelé «vapor lock» peut se produire dans différentes conditions météorologiques. Le MoGas absorbe plus de chaleur et, en raison du refroidissement rapide dans le carburateur, un vapor lock peut se produire plus rapidement que, par exemple, avec le 91 et le 94UL ou le 100LL.

L'engagement de l'AOPA Europe

Comme nous l'avons déjà mentionné, l'AOPA USA est confrontée aux mêmes défis que nous et s'engage très activement pour un remplacement 1:1 du 100LL. L'industrie de l'AG aux États-Unis s'est mise d'accord avec ses autorités pour un remplacement complet de l'Avgas 100LL d'ici 2030. Il est très probable que les solutions trouvées là-bas auront également des répercussions sur le marché européen en raison du marché américain beaucoup plus important.

L'AOPA Europe travaille en étroite collaboration avec des représentants du secteur tels que GAMA (General Aviation Manufacturers Association), EAS (Europe Air Sports), EBAA (European Business Aviation), EHA (European Helicopter Association), ERAC (aéroports régionaux européens), ECOGAS (sociétés spécialisées dans l'AG) et IAAPS (écoles de pilotage pour le personnel aéronautique) afin de trouver une solution raisonnable à ce problème.

Sources: AOPA Germany, AOPA USA und IAOPA

« Notre ambition en Europe est de synchroniser les stratégies d'abandon des deux côtés de l'Atlantique. »

AOPA Germany

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.

Bücker 131 APM HB-UUY zu verkaufen

Verkauf an Meistbietenden: Gebaut von FFA Altenrhein AG, SN 10, totalrestauriert 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 <https://www.wingscout.net/serviceable-parts.html> & Kleiteile gratis abzuholen bei Ruedi Burgstaller, md@wingscout.net, Tel: 076 362 0709

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, Email: adm@avlan.ch

Bester Flugsimulator «ELITE»

Dem Meistbietenden abzugeben inkl. Gestell. Pierre Schaerer, Tel-Nr. +41 79 405 51 91
E-Mailadresse: 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 LSZG gründen. Das Flugzeug Bj. 1988 ist in einem guten Zustand. Wir alle wissen, dass der Kauf nicht das Problem ist. Ich gehe von jährlichen Unterhaltskosten von CHF 96'000 inklusive Rücklagen für „Unerwartetes“ aus. Bei Interesse: 076-372 4347

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: +41 79 202 7801

Zweiplatz Sauerstoffsystem EDS O2D2-2G zu verkaufen

sehr wenig gebraucht für 4 Plätze (Neupreis 1229,00 CHF), für CHF 800, einwandfreier Zustand, pvmay@bluewin.ch, Peter von May / 079 6918467

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 mieten gesucht

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

Bruno Stocker, 079 351 47 45, bruno_stocker@bluewin.ch

Zu verkaufen: Halteranteil 25% Cirrus SR22TN

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





J E T & P R O P
HISTORIC FLIGHT
MAINTENANCE



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

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 further infos contact 079 413 15 92

EASA/FAA Lizenzen – SEP/TAA – VFR/IFR

Jahrescheckflüge, Einweisungen, Umschulungen, Flight Review (BFR) und IR Prof. Check (IPC), GTN650/750/G1000NXI, AirBusinessCenter EuroAirport BSL/LFSB, FAA and TSA approved.

www.flyabc.ch

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

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. sp. 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 Tage zu sehen.

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

