



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Édition 288 – Été 2024

« Voler en cas de feu
du sud, y compris
barrage du sud »



Mein Fluglehrer staunte nicht schlecht...

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

Mein Fluglehrer machte mir gerade klar, dass man das ATIS in Sion leider nicht empfangen könne, bevor man den dortigen Tower aufrufe, denn die Berge seien im Weg. Ich sagte „kein Problem“, drückte auf den Bluetooth-Knopf meines neuen BOSE-A30-Headsets und sagte meiner Smartphone-Assistentin, sie solle den Kontakt „ATIS Sion“ anrufen.



*BOSE A30 mit Bluetooth
CHF 1299.95
sofort lieferbar*

Eine Minute später konnte ich meinem Fluglehrer stolz berichten: „Wir haben Information Tango, das QNH ist 1023, Piste 25 ist aktiv.“

Mein CFI hatte davon nichts mitbekommen und staunte Bauklötze. Und bei unserem nächsten Flug teilte er mir mit, er habe sich auch so ein A30 beschafft, natürlich bei...

KNIEBRETT.CH

Contenu

Éditorial	5
Nouvelles & Manifestations	7
Reportage: Assemblé Générale 2024	11
Briefing: Cockpit emergency readiness	16
Vie aéronautique en Suisse: Beromünster	18
IAOPA & International News	21
Petites annonces	23

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.



« Le vent s'est montré indécis pendant
l'AG à Reichenbach. »

Plus sur l'AG à partir de la page 11

(Photo: Patricia Siebenmanna)

Éditorial

Chers membres, amis, amies et supporters

L'assemblée générale 2024 de l'AOPA Switzerland s'est déroulée avec succès à l'aérodrome de Reichenbach, malgré une météo peu clémente. Je tiens donc tout d'abord à remercier chaleureusement tous les participants pour leur venue de loin et de près ainsi que pour la confiance qu'ils ont exprimée au comité en approuvant à une écrasante majorité les points à l'ordre du jour. Je peux vous assurer que ce soutien est très important pour nous et qu'il nous motive toujours à nous engager corps et âme pour vos préoccupations. Vous trouverez le rapport détaillé de l'assemblée générale dans ce Position Report.

Les assemblées générales sont toujours passionnantes parce qu'elles donnent aux membres et au comité directeur l'occasion d'échanger des informations dans un cadre informel, de soulever des questions, de faire part de leurs préoccupations, d'exprimer des critiques et des éloges, sans qu'il soit toujours nécessaire de tout coucher sur le papier. C'est tellement plus simple et le feedback est immédiat. C'est ce que tout le monde a apprécié.

L'AG 2024 a été différente des autres années dans la mesure où une grande délégation de Women Pilots Switzerland – toutes membres de l'AOPA Switzerland – y a participé. Il est donc logique que la question de savoir comment inciter davantage de femmes de tous âges à devenir pilotes ait été abordée lors des discussions. Car en fait – j'en suis convaincu – le vol convient peut-être encore mieux aux femmes, puisqu'il exige



« AG avec une grande
délégation de Women Pilots »

de tous les pilotes la coordination simultanée de plusieurs activités, une capacité de représentation tridimensionnelle, du calme, une vue d'ensemble et, dans le domaine de la radio, de l'éloquence. Il nous incombe donc de démasquer le préjugé erroné selon lequel le vol est une activité « technique » qui convient mieux aux hommes, pour ce qu'il est : un préjugé sans fondement qui doit être éliminé. Encouragez donc les femmes de votre entourage à apprendre à voler.

Une fois de plus, la question a été posée de savoir pourquoi les pilotes devraient devenir membres de l'AOPA Switzerland, alors qu'il est

bien plus confortable de profiter de leur travail en tant que resquilleurs et d'économiser ainsi de l'argent. Il y a de nombreuses raisons, je vais en souligner 3 dont vous profitez en tant que membre:

- En tant que membre, j'exerce une influence directe et sans détour sur les règles nationales et internationales de l'aviation, notamment auprès de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale), de l'EASA (Agence européenne de la sécurité aérienne), de l'OFAC (Office fédéral de l'aviation civile) et d'autres autorités européennes et suisses;
- En tant que membre, j'assume ma responsabilité civile vis-à-vis des personnes qui m'accompagnent, en disposant d'une assurance effective de membre d'équipage;
- En tant que membre, je peux compter sur un soutien compétent en cas de problèmes éventuels, par ex. avec la licence, la médecine, le reporting, grâce à l'assurance de protection juridique.

Bien sûr, il y a encore beaucoup d'autres choses qui pourraient être énumérées, comme la formation continue (par ex. Flight Safety Seminar), l'expérience de vol internationale (Fly Out), le soutien (secrétariat). En tout état de cause, l'adhésion est un bon investissement pour chaque membre, qui reçoit en retour plus que ce que lui coûte sa cotisation. Je serais heureux si cela pouvait convaincre de nombreux pilotes de rejoindre l'AOPA et de ne pas se contenter d'être spectateurs.

« Échange direct
dans une ambiance
décontractée »

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

Avec mes meilleurs vœux



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

Nouvelles & Manifestations

Fly Out 2024 vers le sud de l'Italie

Du lundi 26 au samedi 31 août

Comme l'année dernière en Écosse, nous choisirons à nouveau un aérodrome de base à partir duquel nous planifierons à nouveau trois excursions en trois groupes. L'aérodrome de base sera Sibari (CS 11 ou Sibary Fly), en Calabre. Ce terrain en herbe en très bon état est situé très près de la côte du golfe de Tarente. Des spectacles aériens y sont régulièrement organisés. Et bien sûr, il y a aussi de l'Avgas et du Jet Fuel.

Dans le village voisin de Villapiana se trouve le complexe hôtelier de l'Aldiana Club Calabria, à proximité immédiate de la plage de sable. C'est dans cet hôtel que nous serons chez nous du lundi au samedi.

Les destinations des excursions ne sont pas encore fixées. Nous resterons toutefois en Italie, que ce soit sur le continent ou sur une île. Les préparatifs vont bon train. Vous trouverez de plus amples informations et le formulaire d'inscription sur notre site web en cliquant sur le [lien suivant](#).



Air-to-Air Frequency

La première fréquence 123.135 a déjà été activée. La deuxième (123.065), déjà valable pour l'Allemagne, devrait suivre dès 2025 pour l'espace aérien suisse. Pour se tenir au courant, il suffit de consulter le site Internet de l'IAOPA Europe ([Link](#)).



Photo: Michael Bunschi

Fermetures de l'espace aérien Championnat d'Europe de football 2024

14 juin au 14 juillet 2024

Durant cette période, les jours de match, il y a des restrictions autour des stades (Restricted Area ED-R), l'un des trois niveaux étant activé par

« Plus que jamais pendant
le championnat d'Europe
de football: vérifiez les
NOTAM! »

NOTAM avec un préavis de 48 heures. Dans le niveau 1, activé jusqu'à présent, aucun vol sans pilote n'est autorisé dans un rayon de 2NM, mais il n'y a pas d'autres restrictions pour les vols à vue par exemple. L'espace aérien autour des dix sites suivants est concerné: Berlin Olympiastadion, Köln Stadion, BVB-Stadion Dortmund, Düsseldorf Arena, Frankfurt Arena, l'Arena Auf Schalke à Gelsenkirchen, Volksparkstadion Hamburg, Leipzig Stadion, München Fussball Arena et Stuttgart Arena.

Les détails exacts peuvent être consultés sur la page AIS de la DFS ([Link](#)) créée à cet effet.

TBM Owners Event à Granges

Swiss Fly Aero, l'adresse suisse pour le TBM de la maison DAHER, nous a invités à Granges. Nous nous souvenons avec plaisir du passionnant événement des pilotes d'essai organisé il y a deux ans à Sankt Gallen Altenrhein, au cours duquel les membres de l'AOPA avaient pu tester le TBM 940 et en faire ensuite un compte rendu. Dans le hangar de l'aéroport de Granges, il y a eu entre autres des exposés passionnants sur les derniers développements du TBM 960, sur le fabricant de moteurs Pratt Whitney Canada, sur les mises à jour du fournisseur d'avionique Garmin et sur le projet H2 de Cellsius (Project H2). Les Women Pilots ont montré dans leur exposé «There's more to life than being a passenger» que les femmes pilotes sont encore largement sous-représentées, et nous avons pu présenter les avantages de l'adhésion à l'AOPA Switzerland.

Outre la star du jour, l'élégant TBM 960, qui n'a plus vraiment besoin d'être présenté, j'ai été personnellement particulièrement impressionné par le «Project H2» actuel de Cellsius. Après que les deux premiers projets se sont concentrés sur l'intégration d'un moteur électrique dans un avion de 4 places et ont pu être menés à bien

avec l'e-Sling HB-STU – nous en avons parlé dans le Position Report 2023 de l'automne –, on travaille maintenant au développement d'un système de pile à combustible. À terme, une chaîne cinématique basée sur l'hydrogène devrait être intégrée dans une Lightwing AC4. Ceux qui souhaitent soutenir ce projet peuvent le faire en cliquant sur le lien suivant ([Link](#)).



Photo: Patricia Siebenmann

DAHER
Swiss TBM Owners & Pilots - 2024 Event

SwissFly Aero
the national flier

Watch Slideshow

THANK YOU

Co-Hosted by
MACANAIR Aero Maintenance

<https://vimeo.com/manage/videos/968086602/privacy>

L'AERO anniversaire de Friedrichshafen 2024

Armés de suffisamment de café, de chocolat et de biscuits, nous avons entamé la trentième édition de l'AERO. Comme chaque année, en collaboration avec l'AOPA Austria et Germany, au stand de l'IAOPA dans le hall A5. L'affluence des visiteurs, surtout le jeudi et le vendredi, était énorme et nous avons pu mener de nombreuses discussions agréables et intéressantes. Une



Le stand de l'IAOPA avec le ballon vert en question

question qui revenait plus souvent et principalement de la part de pilotes étrangers était celle de l'entrée transfrontalière des ULM en Suisse. Cela montre que ce sujet doit être abordé au niveau international.

Cette année, l'AERO était placé sous le signe de la durabilité. L'AERO Sustainable Aviation Trail mettait en avant les exposants qui s'engagent particulièrement dans ce sens grâce à des ballons verts. Un ballon vert flottait également au-dessus de notre stand.

Plus de 680 exposants de 38 pays montrent l'importance internationale de l'AERO. Par conséquent, nous avons souvent reçu la visite de membres d'autres AOPA. (Rappelons qu'il existe au total plus de 68 représentations nationales de l'AOPA dans le monde, avec plus de 400'000 membres). Durant les trois jours d'exposition officiels, environ 31'500 visiteurs de 81 nations se sont pressés sur le salon. Selon un sondage réa-

lisé par les organisateurs, il est intéressant de noter que plus de 53% d'entre eux possédaient leur propre licence de pilote.

Un salon avec de nombreuses premières passionnantes

Parmi les nouveautés figuraient notamment l'avion à propulsion électrique eDA40 de Diamond Aircraft (Autriche), les avions électriques RX-1E-A de Rhyen Aircraft Industry Co. Ltd. (qui nous a beaucoup fait penser à une machine Pipistrel) et l'Integral E du fabricant français Aura Aero,



wingscout.ch

Wir verkaufen Ihr Flugzeug

le monomoteur turbopropulseur Piper M700 FURY de Piper Aircraft de Vero Beach (Floride), ainsi que le planeur motorisé Phoenix de JMB Aircraft (Belgique et République tchèque).

Les hélicoptères sont également devenus incontournables à l'AERO. Les visiteurs ont pu voir 20 hélicoptères, dont – pour la première fois sur un salon – tous les modèles de production actuels du fabricant Robinson Helicopter Company de Torrance dans l'État de Californie. L'italien Leonardo Helicopters était présent pour la première fois à l'AERO et a exposé ses deux hélicoptères AW109 Grand New et AW139.

Conférences et formations continues intéressantes lors des AERO Conferences et de l'AERO General Aviation (GA) Academy

Les AERO Conferences ont proposé le programme de conférences et de présentations le plus complet de leur histoire jusqu'à présent. Dans le cadre de la 30^e édition anniversaire, l'AE-

RO General Aviation (GA) Academy a également été lancée. Chaque jour, de nombreuses conférences ont été proposées sur des thèmes tels que le vol à moteur, le vol à voile, la motorisation, le vol aux instruments, la météorologie, le droit aérien et les assurances.

AERO South Africa, Asia et AERO Fly In

L'AERO est aujourd'hui une marque globale et reconnue. Outre le salon principal de Friedrichshafen, fairnamic GmbH organise en collaboration avec Frankfurt Messe South Africa l'AERO South Africa (3 à 5 juillet 2024) et, avec le Zhuhai Airshow Group en Chine, l'AERO Asia (6 à 9 novembre 2025). Cette année, il y aura pour la première fois, en coopération avec le Luftsporting Aalen et Luftraum Süd, l'AERO Fly-In «Future meets History» (31 août/1^{er} septembre 2024) sur l'aérodrome d'Aalen-Elchingen.

**Full service
of avionics
and instruments.**

Avionitec AG

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

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



AVIONITEC

www.avionitec.ch

Reportage

60^e assemblée générale 2024 à l'aérodrome de Reichenbach LSGR

Texte et photos: Comité de l'AOPA

Malgré des conditions météorologiques défavorables, 22 membres ayant droit de vote – dont une importante délégation de Women Pilots – ont fait le déplacement depuis toute la Suisse pour participer à l'assemblée générale de l'AOPA Switzerland sur l'aérodrome près de la Kander. Certains membres ont bravé la météo et se sont certainement déplacés avec leur avion. Malheureusement, le temps n'était pas de notre côté.

Le président Daniel Affolter a ouvert l'assemblée générale à l'heure et a salué les membres présents. L'AG a ensuite élu Philippe Hauser comme secrétaire de séance et Urs Eggenschwiler comme scrutateur.

Le procès-verbal de l'AG 2023 de l'année dernière, qui avait été mis à la disposition des membres dans les délais avec tous les documents nécessaires, a été approuvé à l'unanimité.

Rapport annuel 2023

Daniel Affolter a commencé par aborder la question de savoir ce qu'est la General Aviation (AG). Ce terme est vaste et englobe des activités aériennes aussi diverses que l'aviation d'affaires ou le SAR. Il en résulte que tout est mis dans le même panier, ce qui va à l'encontre d'une évaluation juste et correcte de l'activité en question. Étant donné que les pilotes PPL – comme nos membres – utilisent principalement des avions



Le président souhaite la bienvenue à la 60^e assemblée générale.

d'un Max Take Off Weight de 5,7 tonnes au décollage, il serait plus approprié, selon le président, de désigner l'activité des pilotes PPL plutôt comme Private Aviation, afin de lutter contre la confusion. Le président s'est ensuite penché sur la baisse du nombre de licences PPL. Même s'il semble que les ATO (écoles de pilotage) soient remplis de futurs pilotes, cela n'aide pas beaucoup l'aviation privée, car ces pilotes se dirigent principalement vers les carrières de CPL et d'ATPL.

Si l'on compare le nombre de PPL à la taille de la population européenne (l'UE compte 488 millions d'habitants, l'Allemagne le plus, Malte le moins), cela donne, pour 320'000 licences de pilotes (tous types de licences confondus), un pourcentage de 0,071 (EASA Flight Crew Licensing) de la population totale. 0,022% de la popu-

« 0,022% de la population
a un PPL(A) »

lation possède une PPL(A), la F, D, I, CH, NL et A représentant ensemble 80% de ce pourcentage. En Suisse, 0,006% de la population est propriétaire d'un avion.

Le président a ensuite donné un aperçu de la mobilité aérienne, maritime et routière et de son importance en Europe. Celle de l'aviation privée – contrairement à la perception politique et publique – est ici nettement inférieure à un pour cent. En d'autres termes, ceux qui pensent faire quelque chose de bien pour le monde en interdisant l'aviation privée se trompent et trompent le public. Le président encourage les personnes

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



présentes à lire le **Plan européen pour la sécurité de l'aviation (EPAS) 2023-2025 de EASA**, qui contient de nombreux détails supplémentaires sur la mobilité.

Thèmes actuels

Sur le thème de **l'énergie**, le président a expliqué que l'on ne sait toujours pas ce que l'avenir nous réserve en matière d'énergie et de propulsion. En tout cas, l'aviation investit dans de nouvelles technologies.

Quels sont les progrès réalisés dans le remplacement de **l'Avgas 100LL**? Trois entreprises ont déposé des demandes auprès de la Commission européenne pour continuer à utiliser l'additif au plomb dans la production du 100LL après mai 2025. Ces demandes ont été soutenues par l'IAOPA Europe et d'autres associations GA européennes dans le sens d'une période de transition. Le délai de grâce a encore été prolongé jusqu'en 2030. D'ici là au plus tard, une solution devrait avoir été trouvée pour tous les aéronefs.

En ce qui concerne **l'Air 2 Air FRQ** ou «fréquence bavardeuse», grâce à l'engagement infatigable et à l'initiative de notre directeur Philippe Hauser et de l'IAOPA, les choses ont évolué et la première fréquence est déjà active en Suisse. La deuxième devrait suivre en 2026.

Par ailleurs, l'AOA Switzerland s'engage, en collaboration avec l'IAOPA, pour une révision du Language Proficiency Check **LPC**. L'objectif est que les pilotes disposant d'une PPL ne soient plus tenus de respecter les mêmes conditions linguistiques strictes que les pilotes de ligne. La «phraséologie standard ICAO» devrait suffire sans problème aux pilotes privés volant à vue. Il n'y a pas besoin d'un contrôle linguistique supplémentaire pour cela. Nous restons à l'écoute.

Philippe Hauser, notre directeur, a représenté l'AOA Switzerland à l'Assemblée mondiale de l'IAOPA, qui a lieu tous les deux ans et qui s'est tenue cette année à Washington DC. Cette assemblée, la plus importante des AOPA nationales, adopte à chaque fois des résolutions qui contiennent des suggestions et des propositions concernant l'aviation et qui sont transmises à toutes les instances politiques et administratives responsables de l'aviation dans le monde (OACI, UE, EASA, OFAC, etc.). Le président a fait référence aux résolutions actuelles et a invité tous les membres de l'AOA Switzerland à les consulter sur **le site de l'IAOPA**. Tous peuvent ainsi se faire une idée de la signification et de l'importance du travail international de l'AOA Switzerland, car il est unique qu'une organisation nationale de pilotes puisse participer directement au niveau international.

Le président a en outre constaté que les relations avec l'OFAC étaient très bonnes, marquées par le respect et la volonté de s'écouter mutuellement et de trouver des compromis. De plus, les représentants de l'IAOPA et de l'AOA Switzerland peuvent s'engager efficacement auprès de l'EASA (European Union Aviation Safety Association) et d'autres organisations européennes dans l'intérêt des membres. La valeur de ce travail international est très grande et ne doit pas être sous-estimée, conclut le président.

Bilan et compte de résultat

Daniel Affolter a présenté les chiffres et a montré en détail les raisons pour lesquelles une perte est enregistrée cette année. Ce sont surtout le renchérissement, l'augmentation massive des assurances collectives des membres et la perte de membres qui en sont responsables. De plus, il devient de plus en plus difficile de recruter de nouveaux membres. C'est le même problème



En attente d'une meilleure météo

qui touche de nombreuses autres associations. Ce n'est pas une consolation, mais un défi.

Parallèlement, le président a présenté des solutions pour améliorer les finances. Dans le cadre du règlement de la succession de Philippe Hauser, qui prendra une retraite bien méritée au printemps 2025, une restructuration des tâches aura lieu. Les détails du règlement de la succession seront communiqués en temps voulu. En outre, les coûts sont d'ores et déjà réduits, par exemple par le fait que le rapport de position ne sera plus publié que sous forme numérique. En ce qui concerne les assurances collectives des membres, le comité directeur est également en train d'examiner d'autres options financières.

Néanmoins, il n'y a malheureusement pas d'autre solution que d'augmenter la cotisation des membres avec effet au 1 janvier 2025.

La proposition d'augmenter la cotisation de membre à CHF 280 a ensuite été discutée. Les raisons exposées par le président ont été vues par tous et considérées comme justifiées. Les raisons déterminantes sont hors de la sphère d'influence du comité directeur. Dans un premier temps, l'augmentation doit être appliquée pendant deux ans, puis une réévaluation de la situation doit avoir lieu. Au nom du comité directeur, le président remercie les membres pour leur compréhension et pour avoir donné au comité directeur les moyens financiers de continuer à

« Signification et importance du travail international de l'AOPA Switzerland »

défendre efficacement leurs intérêts au niveau national et international.

Le réviseur Serano Pasquinello a remercié Philippe Hauser pour la précision et la pertinence de sa comptabilité. Lors de la révision, Brigitta Sidler et lui-même ont pu prendre connaissance de tous les documents et constater ainsi que rien ne s'opposait à l'approbation des comptes annuels. Les personnes présentes ont remercié par des applaudissements les deux réviseurs pour le travail accompli.

L'AG a ensuite approuvé les comptes annuels 2023 à l'unanimité et l'augmentation de la cotisation annuelle avec une abstention. L'AG a donné décharge au comité directeur à l'unanimité.

La réélection des membres du comité directeur tels que le vice-président Roland Kaps-Becker, Luca Milesi, Patricia Siebenmann et Peggy Walentin a été approuvée à l'unanimité par des applaudissements nourris. L'AG a remercié les élus pour le travail accompli dans l'intérêt des membres. Par ailleurs, la réviseuse Brigitta Sidler a été confirmée pour un nouveau mandat avec des applaudissements et des remerciements pour son engagement.

Activités 2024/2025

Le prochain Fly Out, du lundi 26 août au samedi 31 août 2024, nous conduira en Italie. Il s'agit de la suite du Fly Out 2022 et nous fera découvrir le sud de l'Italie.

Rétrospectivement, nous n'avons pas eu trop de malchance avec la météo, car nous avons passé un agréable moment à l'aérodrome de Reichenbach. D'abord dans la salle de formation, bien au-dessus du hangar à avions, avec une vue sur quelques très beaux avions, puis lors d'un apéro convivial à côté du poêle suédois flamboyant. Nous tenons à remercier ici nos membres qui ont fait le déplacement, les nombreuses représentantes des **Women Pilots Switzerland** et l'équipe de l'aérodrome de Reichenbach pour leur accueil amical. Nous avons passé un bon moment chez vous! Nous reviendrons volontiers, mais cette fois, espérons-le, en avion.

Cockpit emergency readiness

Patricia Siebenmann, responsable de la communication AOPA Switzerland

La saison de vol 2024 bat son plein et vous avez peut-être déjà emmené l'un ou l'autre passager qui ne vole pas lui-même. La main sur le cœur: en cas d'urgence, comme un atterrissage extérieur sur terre ou même sur l'eau, vos passagers sauraient-ils ce qu'il faut faire en cas d'évacuation rapide de l'avion?

Ou que faire en cas de ce que l'on appelle une «Sudden incapacitation» due à un malaise soudain du PIC? Heureusement, cela se produit très rarement, mais le passager serait-il capable de faire descendre l'avion en un seul morceau dans une telle situation d'urgence?

La Real Pilot Story de l'AOPA Air Safety Institute: «Trouble Over Paradise» montre, à travers la défaillance soudaine d'un pilote et la réaction rapide des passagers, comment la connaissance et la préparation peuvent éviter une catastrophe. Grâce à trois stratégies fondamentales – la simplification du cockpit, la préparation aux situations d'urgence et la simulation de scénarios de crise – les pilotes peuvent transformer leurs passagers en participants informés et capables, prêts à agir dans les moments critiques.

Simplify your Cockpit

Pour vos passagers qui ne sont pas pilotes, le cockpit se résume à des commandes, des interrupteurs (ou des écrans et des données), des boutons et des pédales. Familiarisez vos passagers avec le nouvel environnement dans lequel

ils vont passer les prochaines heures, tout en cochant les points de votre liste de contrôle avant le vol, y compris les leviers de mixage, de manette des gaz et d'atterrissage. Lorsque vous arrivez à «Controls free and correct», ne devenez pas technique, mais démontrez simplement comment le manche (ou le stick) contrôle les virages, les pentes et les descentes de l'avion en vol. Pensez à la molette/manette de trim. On ne soulignera jamais assez son importance pour un non-pilote qui essaie de diriger l'avion en ligne droite.

Mettez le doigt sur chaque instrument de vol et insistez sur son nom et son importance pour la stabilisation de l'avion, surtout pour les grands trois plus un: l'Airspeed Indicator, l'Altimeter, le Vertical Speed Indicator et l'Attitude Indicator, dont l'horizon artificiel correspond à l'horizon terrestre. Même pour les grands voyageurs, vous devriez leur rappeler régulièrement que les pédales servent à freiner au sol. Si vous êtes suffisamment cohérent, confiant et subtil, ils ne s'apercevront jamais qu'ils apprennent à se sauver eux-mêmes si vous veniez à tomber en panne.

Prepare your cockpit

Imaginez que vous êtes un passager qui n'a aucune expérience de l'aviation. Que devriez-vous savoir si vous deviez poser l'oiseau vous-même? Informez vos passagers des procédures d'urgence de base en insistant sur les termes

« Trois stratégies fondamentales : La simplification du cockpit, la préparation aux situations d'urgence et la simulation de scénarios de crise. »



Un profane ne peut pas en faire grand chose

Photo: Michael Bunschi

«AVIATE» et «COMMUNICATE». Cela signifie qu'en cas d'incapacité de vol, votre passager doit d'abord rester calme, respirer profondément, puis se concentrer sur le pilotage de l'avion (AVIATE), avant de transmettre l'urgence au contrôle aérien (COMMUNICATE) ou sur la fréquence de détresse (121,5 MHz). Ne sautez donc en aucun cas le Passenger Briefing.

Simulate an emergency

Mais procédez avec précaution. Une fois en altitude, commencez par une initiation décontractée aux commandes et au maintien d'un vol rectiligne et plat. Laissez le passager mettre la main à la pâte et insistez sur la finesse nécessaire pour des virages doux et des ajustements constants de l'altitude (AVIATE). Guidez-le ensuite en réglant la radio sur différentes fréquences et faites-en une partie interactive du vol. Une fois qu'ils se sentent en confiance, introduisez le concept de la fréquence de secours 121.5 et expliquez sa signification (COMMUNICATE).

En démystifiant le cockpit, en créant des instructions d'urgence claires et applicables et en organisant des formations pratiques aux situations

d'urgence, les pilotes peuvent faire passer leurs passagers du statut de voyageurs passifs à celui de participants actifs à la garantie de la sécurité aérienne.

Le Passenger Briefing

La vidéo de l'AOPA Air Safety Institute présente les points essentiels du briefing des passagers avant le vol, les conseils de survie des experts du NTSB et de la Civil Air Patrol ainsi que les meilleurs moyens d'augmenter les chances de sauvetage, et propose une Passenger Briefing Card ([Link](#)).

Témoignage Real Pilot Story – Trouble over Paradise

Dans cette Real Pilot Story, deux contrôleurs aériens de Floride guident un passager d'un Cessna Caravan vers un atterrissage en toute sécurité après que le pilote a été mis hors de combat ou est devenu incapable. La National Air Traffic Controllers Association leur a décerné le President's Award 2023 ([Link](#)).

«Chaque mètre compte!»

Collecte de fonds pour financer la rénovation de la piste de l'aérodrome de Beromünster LSZO

Texte: Patricia Siebenmann, responsable de la communication AOPA Switzerland

Photos: Dr. Jürg Wildi, Flubag

L'aérodrome de Beromünster se trouve dans une ancienne zone marécageuse dont le sous-sol est encore vivant aujourd'hui. Une couche d'argile située à près d'un mètre de profondeur empêche l'écoulement de l'eau. La piste présente des ondulations dans le sens de la longueur et, après de fortes pluies, le trafic aérien doit être interrompu pendant quelques jours.

La stabilisation de la piste est un souhait de longue date. En 2012, un premier projet de construction d'une piste en revêtement dur a été élaboré, mais a dû être retiré pour des raisons politiques, malgré l'évaluation positive des propriétaires fonciers. En 2018, la FLUBAG (Flugbetriebs AG Neudorf) a déposé une demande d'approbation des plans auprès de l'O-





A propos de l'aérodrome de Beromünster et de la campagne de parrainage «Chaque mètre compte!»

L'aérodrome de Beromünster se situe entre Neudorf et Beromünster et est en service depuis 1960. Il sert en premier lieu à l'exploitation non commerciale (vol à moteur, hélicoptère et planeur, parachutisme), à la formation dans toutes les disciplines et, dans une mesure limitée, au trafic aérien commercial (vols de taxi et de transport). La fonction et le développement de l'aérodrome sont définis dans le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et harmonisés avec les objectifs et les directives du plan directeur cantonal.

L'exploitant de l'aérodrome est la FLUBAG Flugbetriebs AG Neudorf, les autres utilisateurs sont les groupes de sport aérien de l'Aéroclub de Suisse (groupe de vol à moteur Beromünster, groupe de vol à voile Pilatus, Para Club Beromünster). L'aérodrome est très bien accepté par la population et constitue un but d'excursion très apprécié.

La FLUBAG se réjouit particulièrement du soutien des milieux aéronautiques de toute la Suisse. Deviens le propriétaire symbolique d'une part de la nouvelle piste 15/33 – par exemple avec une contribution de CHF 1'000 pour un mètre de piste avec mention sur le tableau d'honneur, un cadeau personnel, un certificat de sponsoring et une invitation personnelle à l'inauguration.



CH87 0077 8220 1960 2200 3
Flubag Flugbetriebs-AG Beromünster
Flugplatz
6025 Neudorf

www.flubag.ch
<https://www.facebook.com/flubagluzernberomuenster/>

« *La piste en herbe actuelle est en mauvais état depuis des années – surtout après les périodes de pluie – et doit être stabilisée par une piste revêtue de 490 x 20 mètres.* »

FAC, qui comprenait désormais le renforcement de la piste pour avions à moteur par des plaques de gazon. L'OFAC a soumis le projet à un examen spécifique à l'aviation et a confirmé sa conformité avec les prescriptions en vigueur. L'association IG Fluglärm/Schutzverband Michelsamt a fait opposition à cette décision, mais l'OFAC l'a rejetée. Celui-ci a ensuite accordé l'approbation des plans en septembre 2022. L'association a déposé un recours auprès du Tribunal administratif fédéral, qui l'a également rejeté, ce qui a conduit l'association à saisir le Tribunal fédéral.

Feu vert du Tribunal fédéral en mai 2023

Après le rejet complet du recours par le Tribunal fédéral, le projet de construction a enfin pris son envol après des années de processus d'autorisation. Le drainage, le coffrage (travaux spéciaux d'excavation du sol) et la grille de gazon de 450 x 20 m sont les éléments constitutifs du projet. Différents facteurs ont une incidence sur la durée des travaux. En fonction des conditions météorologiques et de l'état du sol, la durée des travaux devrait être d'environ deux mois, avec une phase similaire pour la mise en place de la grille de gazon et la pousse d'un gazon vigoureux. La fin des travaux est prévue pour cet été.

Situation financière

Le projet de réfection des pistes nécessite des moyens financiers dont la FLUBAG ne dispose pas dans le cadre de ses activités normales. L'investissement total s'élève à environ 1 million de francs. Une part importante est couverte par le financement spécial de l'aviation (selon l'art. 87b de la Constitution fédérale). Pour la part restante, un mélange de formes de financement est envisagé, comme l'apport de fonds propres de la FLUBAG, des prêts privés et une campagne de parrainage «Chaque mètre compte!», où des parts de la piste peuvent être 'acquises' symboliquement par mètre. Un crédit de construction pour permettre un début immédiat des travaux a été accordé par le secteur privé.

Nécessité de la rénovation pour ce petit aérodrome familial

Selon les exploitants, la sécurité mais aussi le confort au décollage et à l'atterrissage seront massivement améliorés grâce à ce projet. On s'attend notamment à une plus grande disponibilité de la piste, surtout après de fortes pluies, et donc à une meilleure planification de l'exploitation, que ce soit pour la formation des pilotes de vol à moteur et des parachutistes ou encore pour l'exploitation charter.

International News & IAOPA

IAOPA World Assembly 2024

Philippe Hauser, directeur général de l'IAOPA Switzerland

Après une pause due à la pandémie, les organisations nationales de l'IAOPA se sont réunies à Washington DC pour la World Assembly de l'IAOPA, qui se tient normalement tous les deux ans. Cet événement important offre à tous les délégués de l'IAOPA une occasion précieuse de se réunir, de partager leurs connaissances et de discuter des derniers défis, opportunités et développements qui ont un impact sur l'aviation générale. Cela facilite considérablement la prise de parole d'une seule voix auprès des autorités de l'aviation civile.

«Nous venons du monde entier, avec des cultures et des réglementations différentes, mais nous sommes unis dans notre mission de protection et de promotion de l'aviation générale», a déclaré Mark Baker, président de l'IAOPA.



Les participants à la World Assembly devant le bâtiment historique, l'US Capitol Building et au milieu, notre directeur Philippe Hauser.

Des organisations nationales de l'IAOPA des 5 continents étaient présentes.

Des représentants de haut niveau de l'industrie et des autorités sont également venus au World Assembly pour parler de la situation actuelle de l'aviation générale ainsi que des tendances et des perspectives à venir. Et pendant les pauses, ils étaient à la disposition de tous les délégués pour des entretiens personnels.

Parmi les grands thèmes abordés, on peut citer :

- Standard international pour les examens médicaux d'aptitude des pilotes d'avions légers
- Passage de l'Avgas 100LL aux carburants sans plomb
- Développements technologiques dans l'aviation générale
- Promotion de la sécurité aérienne - notamment par une visibilité électronique standardisée
- Harmonisation des réglementations entre la FAA (Federal Aviation Administration) et l'EASA (European Union Aviation Safety Association)

Un échange transfrontalier important

L'échange entre les différentes organisations de l'IAOPA dans le monde est très important, car les éventuelles connaissances acquises dans d'autres pays nous permettent de mieux agir et de mettre en avant des revendications communes en Suisse et en Europe. Ces discussions

aboutissent à chaque fois à des résolutions élaborées en commun qui, d'une part, renforcent la capacité d'action des différentes organisations de l'AOPA et, d'autre part, définissent les orientations communes. Sur les 31 résolutions, deux provenaient de la Suisse:

1. d'une part, il s'agit d'adapter judicieusement les exigences de **Language Proficiency** aux pilotes de l'aviation générale. Concrètement, nous demandons qu'aucun examen de langue ne soit plus exigé pour les pilotes privés en VFR, car nous estimons que la radiotéléphonie avec la «ICAO Standard Phraseology» suffit amplement. De même, outre les éventuelles langues nationales, l'anglais doit pouvoir être parlé à tout moment sur chaque fréquence.
2. D'autre part, tous les États sont instamment priés de libérer le plus rapidement possible les deux canaux pour les communications vocales entre avions de l'AG en vol (**Air-to-Air Communication**, 123.065 et 123.135 MHz).

Nous avons déjà évoqué à plusieurs reprises dans le Position Report l'engagement de l'AOPA Switzerland au nom de l'IAOPA sur ces sujets. La première résolution, en particulier, nécessite une adaptation des dispositions de l'OACI, que nous voulons obtenir par le biais de son bureau européen. Ces résolutions sont un instrument important pour atteindre nos objectifs, en particulier pour les changements au sein de l'OACI. Ces deux résolutions ont été adoptées par l'assemblée et bénéficient ainsi d'une reconnaissance mondiale. Toutes les autres résolutions sont disponibles sur notre [site web IAOPA](#).

Pour clore la World Assembly, un grand survol d'avions de l'AG historiques et contemporains a eu lieu au-dessus de Washington DC. L'aéroport national «Ronald Reagan» de Washington a été fermé pendant environ 90 minutes pour cette

« *Les deux résolutions – Language Proficiency et Air-to-Air Communication – de l'AOPA Switzerland ont été adoptées.* »

parade aérienne unique de 54 avions. Il vaut la peine de regarder le flyover à travers l'espace aérien le plus restreint des Etats-Unis sur la chaîne [YouTube de l'AOPA USA](#).

La prochaine World Assembly aura lieu dans environ deux ans. Le lieu n'a pas encore été déterminé.

E-Magazine with weekly international news

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

Online videos and more

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



Watch the latest videos of the AOPA Air Safety Institute [here](#).

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.

IFR Pilot sucht

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

Pilotentasche zu verkaufen

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



Zu vermieten

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

King Air C90A D-IIKM zu verkaufen

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



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 <https://www.wingscout.net/serviceable-parts.html> & Kleinteile gratis abzuholen bei Ruedi Burgstaller, md@wing-scout.net, Tel: 076 362 0709



Wir übernehmen Wartungsarbeiten aller Flugzeugtypen. 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

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: schaeerer.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 FAZL zugelassener Unterhalts- und Wartungsbetrieb nach Part MF 21.01 H.MF.4064 bzw. CH.CAO 1018.

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

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

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

Beechcraft Debonier – 1/6 Anteil

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

Kontakt: 079 202 7801

Halteranteile

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

Kontakt: DA42@bluewin.ch



Gesucht

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

Piloten-Eigentümer gesucht

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

Zu Verkaufen / Halteranteil 25% Cirrus SR22TN

25% Anteil Cirrus SR22TN Turbo G3 zu verkaufen, hangariert in Zürich, technisch auf neuestem Stand, neu lackiert, LED-lights, digital fuel quantity indications Beringer Brakes, 4-Blatt Prop., komplett new Garmin Avionics, 2 x G500xti, GTN750/650, Iridium Datalink etc., re-manufactured Motor Null Stunden, CHF 85'000.–

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



EASA/FAA Lizenzen – SEP/TAA – VFR/IFR

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

www.flyabc.ch

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

