



AOPA SWITZERLAND

NO. 273
Juin 2020

POSITION REPORT

« Les pilotes peuvent à nouveau voler - avec des restrictions.

Aurelio Vasalli, directeur de l'aérodrome de Birrfeld, entre autres, nous donnera un aperçu. »



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 Jungfrauojoch 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	6
Reportage : Aperçu de la gestion du Covid-19 dans le transport aérien	8
Information de l'AOPA	14
Portrait : Les Fly-Outs	16
Vie aéronautique en Suisse : Crowdfunding	18
Carte Blanche: Swiss Aviation Examiners (SAE)	20
L'AOPA : avantages des membres	21
International News & IAOPA	23
Petites annonces	24

Impressum

Éditrice

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

Rédaction & Traduction

Agora Schweiz
Viaduktstrasse 93
8005 Zürich
kommunikation@aopa.ch (Rédaction)
Patrick Deville
pcmdeville@gmail.com (Traduction)

Mise en page & Impression

Fineprint AG
Albisriederstrasse 252A
8047 Zürich
044 388 70 90
info@fineprintag.ch
www.fineprintag.ch

Tirage 3'100 ex.

Parution tous les 3 mois

« Position Report » est l'organe de publication officiel pour les membres de l'association AOPA.
Le prix de l'abonnement est inclus dans les frais d'adhésion.



« Les développements
économiques, politiques et sociaux
des 60 dernières années
ont été influencés de manière
décisive par le trafic aérien. »

Daniel Affolter, Président du comité de l'AOPA Switzerland

Éditorial

Chers membres de l'AOPA Switzerland, chers passionnés d'aviation, chers intéressés

Les derniers mois ont été dominés par le Covid-19 et les effets des efforts visant à ralentir la propagation du coronavirus. Chaque individu, chaque employeur, chaque employé et chaque profession a ressenti et continue à ressentir ces effets. L'industrie aéronautique, pour sa part, est l'un des secteurs les plus touchés. Le rapport qui commence à la page 8 donne un aperçu des défis auxquels sont actuellement confrontés les décideurs.

Le Covid-19 concerne tous les pilotes professionnels et privés. Les premiers comptent sur l'information et la protection de leurs employeurs. La question qui se pose aux pilotes privés est la suivante : quand et où puis-je voler à nouveau et comment ? Qu'advient-il de mes autorisations ? Et quelles sont les possibilités pour les élèves pilotes de poursuivre leur formation ? Sur le site www.aopa.ch, les parties intéressées peuvent trouver des informations mises à jour régulièrement. Si vous souhaitez distribuer vous-même des informations, veuillez contacter office@aopa.ch.

L'AOPA Switzerland est naturellement également concernée par la situation actuelle : beaucoup de nos conférences se déroulent virtuellement, des projets sont reportés ou même avancés et notre bureau et notre conseil d'administration travaillent d'arrache-pied pour trouver des solutions rapides et sensées pour l'Aviation générale. Notre assemblée générale annuelle du 20 juin se déroulera virtuellement.



Dans toute cette agitation, le danger existe que tous les autres sujets pratiques et ultérieurs de l'aviation soient oubliés. Notre article de la page 12 et suivantes est consacré à ce sujet. Que signifient réellement les appels à de nouvelles charges fiscales et à une réduction du trafic aérien – responsable de 2,5 % des émissions mondiales de CO₂ (à titre de comparaison : Internet en produit aujourd'hui environ 5 %) ? En effet, les développements économiques, politiques et sociaux des 60 dernières années ont été fortement influencés par le trafic aérien.

Chers lecteurs, veuillez-nous contacter si vous souhaitez faire publier un sujet ou si vous avez des questions. Nous nous réjouissons tout particulièrement des interactions avec vous en cette période.

Avec les meilleures salutations
aéronautiques

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'D. Affolter'. The signature is stylized and fluid.

Daniel Affolter
Président du comité

News

Où peut-on trouver des informations actualisées ?

Des informations actualisées sur la situation concernant le Covid-19 sont publiées sur le site www.aopa.ch, dans la section «News»: à commencer par la lettre d'information de l'AOPA Switzerland en collaboration avec l'Aéro-Club de Suisse et l'Association des aéroports suisses sur l'extension des autorisations et des certificats d'aptitude physique, des nouvelles des aéroports et des informations sur les événements propres de l'AOPA Switzerland. Et, bien sûr, les publications et les informations en dehors du Covid-19 peuvent également être trouvées.

Covid-19: L'aviation générale et l'AOPA Switzerland

Depuis le début de la crise entourant la propagation du coronavirus et les réglementations visant à le ralentir, l'AOPA Switzerland travaille en collaboration avec les autorités et les partenaires pour promouvoir les intérêts de l'aviation générale et des membres de l'AOPA. De plus amples informations et des aperçus importants du monde de l'aviation sur la situation actuelle peuvent être trouvés dans le reportage à partir de la page 8.



Qu'en est-il de la situation de l'aviation suisse et internationale durant la crise du Covid-19? Les responsables donnent un aperçu.

Photo : John Cameron / Unsplash

Fly-Out en Russie: 2021

Le Fly-Out en Russie prévue en 2020 est reporté en raison de la crise du Covid-19. Cela a été décidé au printemps. Trop de facteurs inconnus font qu'un vol de cette ampleur est considéré comme critique. Si la situation évolue à court terme de façon positive, une petite excursion (par exemple aux Pays-Bas) sera prévue si l'intérêt se manifeste, mais pas de l'importance d'un Fly Out régulier. Les informations actuelles sont disponibles à l'adresse suivante www.aopa.ch.

Publications de l'AOPA Switzerland

La majorité des visiteurs utilisent le smartphone pour consulter le site web. L'AOPA Switzerland a revu son site web

et l'a rendu mobile. Des suggestions et des contributions au site sont les bienvenues (office@aopa.ch). Et: souhaitez-vous faire connaître votre projet, votre produit ou votre idée à un public plus large? Demandez-nous de le publier sur le site web, dans le bulletin d'information ou dans le Position Report.

Romandie: Flight Safety Seminar 2020

Le Flight Safety Seminar en Suisse Romande aura lieu le 14 novembre 2020. Le lieu de rendez-vous exact sera annoncé par une lettre d'information et sur le site web. Les idées et/ou contributions sur des sujets pour les conférenciers francophones sont les bienvenues sur office@aopa.ch.



En 2021, le Fly-Out nous conduira à Moscou via Tallinn, Saint-Pétersbourg et Novgorod.

Photo: Gleb Makarov / Unsplash

Reportage: Aperçu de la gestion du Covid-19 dans le transport aérien

Le thème dominant de cette année est le Covid-19. Après les patients et leurs familles touchés, les conséquences économiques des mesures prises pour ralentir la propagation du coronavirus touchent chaque individu et chaque secteur de l'économie. L'industrie aéronautique est également particulièrement touchée. Que signifie la crise du Covid-19 pour les responsables de l'industrie aéronautique? Des représentants du secteur de l'aviation donnent un aperçu de la situation sur le terrain.

« Nous sommes tous dans la même tempête, mais pas dans le même bateau »: le degré d'impact de la pandémie est très varié. Le personnel des soins intensifs qui

travaillent en première ligne est soumis à une forte pression, mais aussi tous ceux qui en ressentent les conséquences économiques: les entrepreneurs, les indépendants, les familles, les salariés des professions fortement touchées et bien d'autres encore.

L'industrie aéronautique est l'un des secteurs les plus touchés. L'aéroport de Zurich, par exemple, a enregistré son plus faible volume de passagers depuis 1952, avec près de 27'000 voyageurs en avril. De nombreux aéroports suisses ont entre-temps complètement fermé. Comment les décideurs du secteur de l'aviation font-ils face à cette situation? Et à quoi leurs équipes doivent-elles se préparer dans les mois à venir?

L'aéroport de Zürich: Entretien d'une infrastructure opérationnelle

Quels sont les défis auxquels sont confrontés les grands aéroports du monde entier? Manuela Staub, Head Corporate Communications à l'aéroport de Zurich, donne un aperçu de la situation sur le terrain.

« Il était important pour nous de garder l'aéroport ouvert et d'assurer le bon déroulement des vols. Avec environ 30 vols par jour au lieu des 750 habituellement, nous faisons un effort important pour que l'infrastructure reste opérationnelle pour tous les vols qui doivent encore être effectués, comme les quel-

ques vols réguliers, les vols de rapatriement, les vols de fret avec de l'aide humanitaire et de la nourriture et les vols de sauvetage. En outre, nous mettons en œuvre des mesures de comportement et d'hygiène conformes aux directives de l'OFSP, afin de protéger les employés et les passagers. Désormais, l'accent est mis sur la reprise des opérations aériennes avec une augmentation des volumes de passagers et de fret. »

Mesures pour la période où les vols pourront reprendre

« À l'aéroport de Zurich, un concept complet de protection a été développé afin d'offrir la meilleure protection possible aux passagers, aux visiteurs et



À quoi les pilotes peuvent-ils se préparer dans les mois à venir ? Et comment les responsables s'y préparent ?

Photo : Peinge Nakale / Unsplash

aux employés afin de voyager en toute sécurité. Entre autres, les intervalles de nettoyage ont été augmentés et là où des rassemblements de personnes peuvent se former, on veille à séparer au maximum les passagers ou à assurer une protection au moyen d'écrans de protection en Plexiglas ou de masques. Les avions sont actuellement nettoyés aux docks A et B et, si possible, stationnés de manière à ce que les zones d'attente des passagers puissent être utilisées de manière optimale. De plus, la capacité en passagers dans les bus a été réduite.»

« Nous sommes confiants et attendons avec impatience le moment où les vols pourront reprendre. »

Certains pays exigent des contrôles sanitaires à l'arrivée

« Nous sommes également en contact avec les aéroports européens et suivons les développements dans le

monde entier. Si un pays ou une compagnie aérienne l'exige, des mesures de température sont effectuées avant l'embarquement pour cette destination de voyage. »

« Nous n'avons jamais connu une telle situation. Voir notre aéroport si vide, qui d'habitude est plein de vie et d'activité, est une expérience particulière pour nous tous. L'activité intense et les gens manquent. De nombreux employés sont également à la maison et en chômage partiel. Nous ressentons une très bonne cohésion entre les employés – ensemble, nous travaillons à préparer l'aéroport pour la période « après Corona ». Nous restons confiants et attendons avec impatience le moment où d'autres vols reprendront et où les passagers, les visiteurs et tous les employés reviendront à l'aéroport. »



Les écoles de pilotage : Rubans de signalisation, marquages au sol et masques de protection dans les avions

Tom Rufer, responsable de la formation au «Flight and Training Center alp aviation AG» à Berne, donne un aperçu de la situation d'une école de pilotage.

«Depuis le 11 mai, nous sommes à nouveau autorisés à organiser des cours de formation. Le premier objectif est de sensibiliser l'ensemble du personnel, notamment les instructeurs de vol, aux mesures d'hygiène recommandées par l'OFSP et de les soutenir dans la mise en œuvre. C'est pourquoi nous avons élaboré un concept de protection. Le bureau est protégé par un ruban de signalisation. Une station de désinfection des mains est installée dans le couloir et les distances de deux mètres sont marquées par des marquages au sol. Si possible, les briefings doivent avoir lieu à l'extérieur près de l'avion. Cependant, nous avons conçu les salles de briefing de manière à ce que la distanciation puisse également être respectée.»

«Il y a beaucoup de plaisir et de motivation à poursuivre la formation.»

«Près des avions, nous avons installé des stations de désinfection, afin que les pilotes puissent désinfecter eux-mêmes les endroits touchés avant et après le vol. Lors de l'instruction dans l'avion, nous suivons la recommandation de l'OFSP et recommandons le port d'un masque de protection. Le port d'un masque et de gants est obligatoire pendant les vols d'initiation ou touristique.»

Les règlements sont déjà mis en œuvre automatiquement

«Je pense que nous maintiendrons les mesures d'hygiène également pendant l'été. La règle de distanciation est entre-temps presque automatiquement respectée. Je trouve que l'ambiance est bonne. Il y a beaucoup de plaisir et de motivation à poursuivre la formation. Les choses sont probablement différentes avec les partenaires, en particulier l'aéroport, en raison de la suppression du trafic régulier et du trafic charter. En tant qu'ATO, fonctionnant de manière indépendante, nous ne pouvons évidemment pas combler ce vide.»

Le sauvetage aérien dans des conditions particulières : la Rega

La Rega s'occupe du rapatriement et du sauvetage aérien de la population suisse. Que signifie pour l'organisation de sauvetage aérien le changement drastique du trafic aérien et de la situation médicale provoqué par la pandémie de Covid-19 ?

«Nous sommes touchés à bien des égards», déclare Adrian Schindler, responsable de l'information et des médias à la Rega. «Pour pouvoir mettre en œuvre notre premier objectif, le sauvetage aérien, nous avons avant tout besoin de protéger nos collaborateurs. S'ils sont infectés, ils ne pourront plus travailler et nous ne pourrions plus faire notre travail. Pour éviter que cela ne se produise, nous mettons en œuvre les mesures recommandées par l'OFSP.»

Même pendant la pandémie de Corona, la Rega assure des services de sauve-

tage aérien au profit de la population suisse. La disponibilité opérationnelle et la sécurisation du sauvetage aérien en Suisse ainsi que le rapatriement des patients de l'étranger sont d'une importance capitale. Suite aux mesures prises par les autorités et aux activités de loisirs limitées de la population, l'organisation enregistre une diminution des déploiements d'hélicoptères, notamment dans les missions dites primaires suite à des accidents.

En revanche, une légère augmentation des heures de vol avec les avions ambulances de la Rega a été enregistrée. L'organisation attribue cela, entre autres, qu'en raison de la situation actuelle, la Rega a pu se rendre vers des destinations plus éloignées que l'année dernière et en général, organiser moins de rapatriements avec des avions de ligne car les compagnies aériennes ont fortement réduit leurs opérations de vol.

L'organisation du rapatriement était actuellement plus complexe parce que des clarifications doivent être faites à l'avance et que la situation peut changer très rapidement. Toutefois, les chefs d'opérations ont une grande expérience de la situation dans laquelle certains pays ne peuvent pas ou ne peuvent plus être desservis pour des raisons de sécurité. La procédure est donc la même qu'avant la pandémie : avant chaque mission avec l'avion ambulance, ils vérifient les différentes options et cherchent la meilleure solution et la plus sûre pour le patient et l'équipage.

Afin d'assurer le sauvetage aérien en Suisse et le rapatriement des patients de l'étranger comme d'habitude, la Rega a pris diverses mesures, en tenant compte des recommandations de l'Office fédéral

de la santé publique (OFSP), qui sont constamment revues et adaptées. Le transport de patients atteints de maladies infectieuses faisait déjà partie des tâches de la Rega avant la pandémie de Corona et les équipages peuvent effectuer de tels transports aussi bien dans des hélicoptères de sauvetage que dans des avions ambulances. Compte tenu de l'augmentation prévue du nombre de ces transports, la Rega a à nouveau formé ses équipages fin février, spécifiquement pour le transport de patients infectieux, en adaptant et en pratiquant les procédures si nécessaire.

Pas de Rega sans donateurs. Selon l'organisation, les donateurs rendent possible l'existence de la Rega et ses services professionnels de sauvetage aérien 365 jours par an, 24 heures sur 24, avec un personnel hautement qualifié, des équipements de sauvetage modernes et un réseau national de bases opérationnelles - tout cela ne peut pas être exploité de manière rentable. Le système de patronage donne à la Rega la liberté et l'indépendance nécessaires pour remplir ses missions et lui permet de se concentrer sur le bien-être de ses patients.



Plus d'heures de vol avec les avions ambulances de la Rega.

Photo : ©Rega

Le point de vue international : l'IAOPA

L'industrie de l'aviation est internationale. Par conséquent, les agences correspondantes sont également organisées au niveau international. Quels sont les défis auxquels est confrontée l'organe directeur l'IAOPA, le Conseil international des propriétaires d'aéronefs et l'Association des pilotes? Le président de l'IAOPA Europe, Michael Erb, informe.

« La pandémie de Covid-19 et son impact sur notre industrie est bien sûr le facteur déterminant à l'heure actuelle. Nous sommes également préoccupés par l'intégration des drones dans l'espace aérien et jusqu'il y a quelques semaines, par la question du changement climatique. La plupart des autres activités législatives ont été suspendues au niveau de l'UE au printemps. En tant qu'IAOPA, nous travaillons en étroite collaboration avec l'AESA et la Commission européenne sur ces questions, en consultation avec nos AOPA nationaux, qui ensuite mettent en œuvre avec leurs autorités nationales ce qui a été élaboré.

Premièrement, l'AESA a élaboré d'importantes dispositions de flexibilité, à savoir la prolongation générale des licences et des autorisations de plusieurs mois si la procédure 'normale' avec vols de contrôle n'est pas possible actuellement en raison de la distance physique par rapport à l'examineur ou l'instructeur. Le résultat est assez complet et simple, mais doit toujours être mis en œuvre au niveau national. L'IAOPA est représentée dans une Task Force spéciale qui doit donner des recommandations d'action sur le type d'opérations de vol qui devrait être à nouveau possible et dans quelles conditions. »

Renforcement du sentiment d'appartenance à la communauté internationale

« Un fossé Nord-Sud est actuellement ressenti en Europe en ce qui concerne la pandémie de Covid-19. En Scandinavie, principalement le « Business As Usual », la France, l'Italie, la Belgique, l'Espagne et le Luxembourg ont enregistré un Lock-Down. En Allemagne, cette frontière se situait à l'intérieur de l'Allemagne entre la Hesse et la Bavière. Mais le sentiment d'unité a augmenté. Nous pouvons voir actuellement que nous sommes unis dans la solidarité en tant qu'association. Et combien il est crucial que nous soyons organisés à la fois au niveau national et international : en tant qu'IAOPA, nous pouvons élaborer efficacement des propositions de traitement globales avec l'AESA. Et les organisations nationales de l'AOPA peuvent agir directement auprès des autorités de leur pays. Au nom de l'IAOPA, nous vous souhaitons tout le meilleur : restez en bonne santé, chers amis pilotes. »



Les aéroports dans les régions : les défis économiques et la garantie des organismes de formation

Quelle est la situation des aéroports régionaux en Suisse? Aurelio Vasalli, directeur de l'aérodrome de Birrfeld, présente la situation.

« En termes économiques, ces mesures ont conduit et continuent à conduire à une réduction significative des mouve-

ments d'avions et donc à une baisse des recettes dans presque tous les domaines, à savoir les taxes d'atterrissage, la vente de carburant, l'affrètement et la formation. Sur le plan social, l'aéroport n'est pour l'instant plus un lieu de rencontre pour les pilotes. En outre, les mesures organisationnelles visant à garantir le respect des concepts d'hygiène doivent également être constamment contrôlées.»

« En termes économiques, les mesures ont conduit et continuent de conduire à une réduction significative des mouvements d'avions et donc à une baisse des recettes. »

Quelles sont les mesures prioritaires pour la poursuite des opérations à l'aérodrome de Birrfeld?

L'aérodrome a repris ses activités. Des mesures d'hygiène ont été mises en place. Les organismes de formation sont également importants pour l'aérodrome. Ils ont repris leurs activités depuis le 11 mai. Le comportement de toutes les personnes présentes sur l'aérodrome est particulièrement important pour assurer le respect des règles d'hygiène.

« Tapis européen rapiécé » : que peuvent faire les pilotes privés et où ?

Roland Kaps-Becker, vice-président de l'AOPA Switzerland, donne un aperçu du travail de l'Association

suisse et du travail comme fournisseur d'installations aéroportuaires.

« En ce qui concerne l'aviation en tant qu'industrie internationale et surtout pour nous en tant qu'organisation dans une alliance internationale: les activités transfrontalières ne sont pas possibles. Les appels d'offres sont annulés, les projets en cours sont retardés. La nécessité d'une coordination au sein de l'équipe doit être réorganisée en raison du télétravail. Certaines activités, telles que l'organisation du transport des pièces ou l'obtention d'informations, par exemple sur les numéros d'expédition, sont difficiles. »

Pour les pilotes privés, c'est surtout l'approche incohérente des pays européens qui fait qu'on ne sait pas très bien ce qu'ils sont autorisés à faire et où – et cela change presque quotidiennement. En Suisse, l'OFAC a rapidement publié une éventuelle prolongation de validité des licences en vertu du droit européen.

Contact avec les clients, protection des employés et échange

« À l'approche de l'été, il sera difficile de trouver un équilibre entre le maintien du contact entre les clients et les aéroports et le fait de ne pas exiger ce qu'ils ne peuvent pas encore fournir. Certains projets seront également annulés en raison du changement radical de la situation. Par conséquent, tout le personnel ne travaillera pas à pleine capacité au cours des prochains mois d'été. Des mesures sont également nécessaires pour garantir que tous les employés se sentent en sécurité hygiéniquement sur le lieu de travail et qu'il soit plus facile de communiquer entre eux. Le contact physique manque à beaucoup de gens. »

Informations de l'AOPA : « Oh, comme nos propres désirs sont néfastes ! »

a déclaré le philosophe romain Lucius Annaeus Seneca il y a déjà plus de 2000 ans. L'année dernière, Minder, membre du Conseil des États, et d'autres ont appelé à une réduction du transport aérien, à freiner l'économie ainsi qu'à des charges fiscales. Moins, criaient-ils, c'est mieux et cela aurait un effet salutaire. Puis vint le virus Corona et cela se passa comme Minder et Cie l'avaient imaginé : L'aviation était pratiquement réduite à zéro.

Soudain, on se rend compte de ce qui a été supprimé, des déficiences qui y sont associées, des dommages économiques qu'il cause. Je ne connais personne qui souhaite que cela reste ainsi. Tout le monde craint que les obstacles futurs à l'aviation soient encore plus importants et plus lourds. C'est pour cela que la plupart des gens ne veulent pas y renoncer. Et certainement pas les jeunes, qui disent à juste titre : « Vous, les parents et les personnes âgées, vous avez vu le monde, vous vous en êtes réjouis, et maintenant nous, les jeunes, devrions nous en passer, et au lieu de pouvoir explorer et découvrir le monde entier, nous devrions faire de la randonnée dans ce pays et trouver ça formidable. Difficilement.

« La prospérité qui y
est associée n'aurait pas été
possible sans l'aviation. »

Les développements économiques, politiques et sociaux des 60 dernières années ont été fortement influencés par le trafic aérien. La mondialisation repose dans une large mesure sur la mobilité pour tous, rendue possible grâce à l'aviation. La prospérité qui en découle pour tous les habitants du monde n'aurait tout simplement pas été possible sans l'aviation. De nombreux pays, en particulier ceux qui sont très éloignés, vivent en grande partie des voyages aériens et du tourisme qui en découle. Toute restriction du trafic aérien a donc aussi un impact économique et social négatif direct dans ces pays, entraînant des souffrances et des misères ainsi que des troubles sociaux. Cela ne peut pas nous laisser « insensibles » non plus.

Contribution pour la paix

La contribution pour la paix est un aspect important qui, à mon avis, est bien trop peu reconnue. Le transport aérien et les échanges qui en découlent entre les pays ont conduit à une compréhension et une connaissance mutuelle du monde, des pays, des populations, des cultures et des systèmes politiques qui sont uniques dans l'histoire. Cela a permis de promouvoir la compréhension mutuelle dans toutes les populations du monde. Soudain, une grande partie de la population savait à quoi ressemble l'Afrique, ce qu'est l'Inde, à quoi ressemblent les beaux paysages de Nouvelle-Zélande ou quelles merveilles de la construction les Égyptiens, Maja, Turcs et bien d'autres peuples ont créé. Des vacances dans un



La mondialisation a également été rendue possible par l'aviation.

Photo : Melbourne, Fidel Fernando / Unsplash

paradis au bord de la mer, dans d'autres montagnes ou sur les sept mers dans un bateau de croisière sont devenues possibles pour beaucoup. L'avocat a remplacé la pomme de terre, le vin sud-africain a établi de nouvelles normes, le soja a muté en sauveur écologique. L'Ayurveda et le Yoga sont devenus de bon ton. On trouve des athlètes du monde entier partout dans le monde. De tels exemples pourraient être cités éternellement.

« Si nous pouvons jeter un regard rétrospectif sur une si longue période de paix, alors le transport aérien international a été un élément clé dans ce processus. »

Cette coopération, côte à côte et les uns pour les autres, a conduit à une compréhension mutuelle, à des amitiés, à des échanges culturels et économiques et finalement à la prise de conscience que la guerre et les conflits violents ne sont pas une solution pour l'avenir (les exceptions confirment la règle). C'est l'une des

principales raisons pour lesquelles, par exemple, les pays autoritaires sont les premiers à entraver ou à interdire le libre échange de personnes et d'informations (la censure d'internet si populaire en Chine et en Russie en est un exemple). Si nous pouvons jeter un regard rétrospectif sur une si longue période de paix, alors le transport aérien international a été un élément très important dans ce processus. Si nous commençons maintenant à nous replier de nouveau à l'intérieur de nos frontières nationales et à faire face à l'étranger avec suspicion, nous créerons un climat propice aux rencontres violentes. Si, aujourd'hui, soudain des appels sporadiques sont lancés en faveur d'une augmentation de prix du transport aérien, cet équilibre international – toujours fragile en fin de compte – sera mis en péril et remplacé par des intérêts purement nationaux. Mais cela n'est pas propice à un avenir sûr, prospère et surtout de survie. Et il y a autre chose : d'une part, les vols sont massivement grevés de taxes supplémentaires et d'autre part, les compagnies aériennes reçoivent aujourd'hui des milliards d'aides financières. Plus contradictoire ne peut être politisé. Il faut bien constater que revenir en arrière ne mènera pas à un avenir digne d'être vécu, mais à un passé instable et indésirable. ●

AOPA Fly-outs: une rétrospective

Comment se fait-il que les Fly-outs, ces voyages en groupe en avion vers des régions inconnues, soient devenus partie intégrante des activités d'aujourd'hui ? Le conseil d'administration de l'AOPA Switzerland cherchait des moyens de mieux unir les membres entre eux et d'offrir quelque chose d'inhabituel. L'idée d'organiser quelque chose que vous ne pouvez pas trouver dans une agence de voyage ou que vous ne pouvez pas organiser vous-même, unique et associé à des coups de cœur aéronautiques, était née.

Eric Epple, ancien membre du conseil d'administration de l'AOPA Switzerland (1978–2014)

Le premier Fly-Out de l'AOPA Switzerland a eu lieu en 1984 à Toulouse. Une dizaine d'équipages d'avions se sont retrouvés pour une visite guidée des usines d'Airbus. Un ingénieur allemand d'Airbus aimait beaucoup mon avion, le Bölkow 207 ! Jadis il avait participé à la construction de cet avion. Et déjà, la destination du deuxième Fly-Out était fixée. En 1985, nous sommes donc allés à Munich Riem. Malheureusement, nous n'avons pas pu atterrir à l'aérodrome de Neubiberg à cause de vols d'essai « secrets » (?). Un bus nous a conduits à l'usine de MBB Messerschmitt Bölkow Blohm, où mise à part la production d'hélicoptères nous avons découvert de nombreux faits historiques.

1994 : Vêtements et jouets pour un foyer d'enfant

Depuis lors et jusqu'en 1994, mon carnet de vol ne mentionne plus aucun Fly-Out dû à des séjours à l'étranger. Mais en 1994, je suis allé en Roumanie, 5 ans après la chute du président Ceausescu. Nous nous sommes rencontrés à Arad. La destination était Brasov. Bien que la météo ne fût pas bonne, certains d'entre nous ont osé entreprendre le vol – et l'ont réussi. Les autres se sont envolés pour

« Dix avions ont connu un accueil inoubliable de la population. Premiers visiteurs étrangers après la guerre. »



Fly-Out-Impressions: Eric Epple.

Timisoara, où les soulèvements avaient commencé et ont finalement conduit à la destitution et à la dissolution du régime. Là, tous les participants se sont retrouvés et ont eu beaucoup de choses à se raconter, comme le troupeau de moutons sur la piste ! Tous les participants ont apporté des vêtements et des jouets, qui ont été donnés à un foyer d'enfants, des émotions pures et inoubliables !



Fly-Out-Impressions: Eric Epple.

L'année suivante, nous nous sommes réunis à Portoroz, en Slovénie, avec Maribor comme destination programmée pour le lendemain. Encore une fois, « Pétrus » n'était pas de notre côté. Le contrôle du trafic aérien a recommandé de se rendre à Mali Loshni en Croatie. « Oui, mais la guerre ... ah, prêt – ok, on vole! », ont-ils dit. Tout a été planifié spontanément en une heure. Dix avions ont connu un accueil inoubliable de la part de la popu-

lation : nous étions les premiers visiteurs étrangers après la guerre. Divers particuliers nous ont emmenés dans un restaurant sur la plage et nous ont gâtés avec les meilleurs plats de poisson. Certains n'ont pas pu résister à l'eau limpide et ont apprécié la baignade même sans maillot de bain ... !

En 1997, Guernesey était au programme. Nous nous sommes rencontrés à Dinard. Une fois de plus, le temps n'était pas de la partie. Les excursions et l'hôtel ont été réservés, donc prenons le ferry pour Guernesey. Pour sept équipages, ce n'était pas une option. Nous voulions voler, pas naviguer. Alors, direction le sud vers de nouveaux horizons, Quiberon et Belle Île en Mer, encore tout est spontané et convivial. ●

La deuxième partie de la revue fly-out suivra dans le Position Report 274.

Luftfahrzeuge sind bei
uns **sicher** versichert.

Offizieller Versicherungspartner der AOPA



glausen + partner
Luftfahrt

Glausen + Partner AG · Kasernenstrasse 17A · Postfach · CH-3602 Thun

Tel. +41 33 225 40 25 · www.glausen.ch · info@glausen.ch

Vie aéronautique en Suisse : Crowdfunding

L'AOPA, esprit de solidarité

«Ce n'est pas croyable!» Cette réaction unanime de tous les membres de l'AOPA s'applique à l'histoire lourde de conséquences d'un pilote suisse vis-à-vis des douanes allemandes qui a dû payer une amende de 25'000 euros. Grâce à la campagne de collecte solidaire d'une durée de six mois de l'AOPA Switzerland et de l'AOPA Germany, le pilote soulagé s'est vu remettre un chèque de 14'070 euros.

Philippe Hauser

L'histoire incroyable, qui a laissé tous les pilotes sans voix, a pris son cours fatidique lorsque le membre de l'AOPA concerné a voulu remplir les formalités d'entrée après l'atterrissage à Würzburg-Schenkenturm de son Cessna monomoteur en provenance de Suisse. L'AIP allemand indique un bureau de douane sur cet aérodrome, qui avait été confirmé par téléphone par le contrôle aérien local avant le décollage. La police de Würz-

burg approuve également cette procédure. Mais cette fois, «le compte a été fait sans son hôte». Dans les documents du bureau des douanes allemandes, l'aérodrome de Würzburg-Schenkenturm n'est pas mentionné sur la liste des aéroports douaniers. Par conséquent, l'autorité douanière allemande a engagé une procédure pour importation illégale de marchandises, en l'occurrence l'avion, contre le pilote qui manifestement, ne



Remise symbolique du chèque par les deux directeurs généraux de l'AOPA Germany (Michael Erb, à droite) à Francfort et de l'AOPA Switzerland (Philippe Hauser) à Zurich.

pouvait pas être conscient de cette erreur.

Ne pas restez sans rien faire : soutien et compassion

Malgré toutes les mesures juridiques prises pour éviter le procès et les nombreuses instances impliquées pour terminer devant le tribunal des finances de Munich et fait appel à toute une série d'avocats des deux pays, le pilote a finalement été condamné à une amende d'environ 25'000 euros. Cette décision l'aurait conduit à la ruine financière. Les deux associations, l'AOPA Germany et L'AOPA Switzerland, ne voulaient pas rester les bras croisés alors que l'un de leurs membres était appelé à rendre des comptes de manière disproportionnée. Ils ont mis en place une campagne de collecte de fonds pour aider le pilote désespéré non seulement sur le plan juridique mais également financier. De nom-

breux membres de l'AOPA ont fait preuve de compassion pour ce malheureux collègue et ont fait des dons petits et grands. Après six mois, la belle somme de 14'070 euros a été collectée.

Ce succès nous a tous surpris et touché. La solidarité entre les pilotes existe toujours ! Une fois de plus, ils se sont réunis pour aider un collègue à sortir d'une situation d'urgence fatale causée par les autorités. « Tous pour un, un pour tous » a désormais pris une nouvelle dimension dans l'aviation. L'AOPA Germany et l'AOPA Switzerland remercient tous les donateurs pour leur générosité. Mais avant tout, le pilote concerné (qui ne souhaite naturellement pas que son nom soit publié, ce que nous respectons volontiers) exprime sa profonde gratitude pour le succès extraordinaire d'une action extraordinaire à tous ceux qui l'ont soutenu et ont ainsi prouvé que nous ne pouvons être forts qu'ensemble. ●



**Full service
of avionics
and instruments.**

Avionitec AG
General Aviation Center
8058 Zurich-Airport
+41 43 816 44 39 2540 Grenchen-Airport
info@avionitec.ch +41 32 652 41 61

AVIONITEC

Powered by **GARMIN.**

Carte blanche

Concept de protection pour les vols avec experts à bord

C'est une tâche difficile d'être à jour avec un document imprimé à l'époque du Covid-19, car les circonstances peuvent changer quotidiennement, surtout pour nous du SAE (Swiss Aviation Examiners). Le Lockdown que nous avons vécu est probablement l'une des mesures les plus drastiques que le monde ait jamais connues ces derniers temps. Et les conséquences se feront sentir encore longtemps.

Philippe Hauser

Les vols de contrôle avec des experts à bord n'ont jamais été réellement interdits, mais ne pouvaient être effectués en raison des restrictions «de ne pas entreprendre de vols avec des personnes ne vivant pas sous le même toit». L'assouplissement progressif a permis aux écoles de pilotage de reprendre au moins leurs opérations aériennes, en tenant compte des concepts de protection. Ainsi, depuis le mois de mai, les examens de vol sont à nouveau possibles.

Bien que l'activité d'expert dans un avion ne soit liée à aucun concept de protection, la plupart des experts adopteront le

« Pour les vols dans les avions privés, le SAE a développé un concept de protection volontaire. »



concept de l'école de pilotage correspondante. Pour les vols dans les avions privés, le SAE a développé un concept de protection volontaire qui a été envoyé aux membres et qui doit avant tout servir de base de réflexion.

Concepts de protection ou non : avec du bon sens et de la courtoisie, nous sommes probablement tous capables de suivre les concepts de base pour prévenir la contamination et de les mettre en œuvre en conséquence. L'OFAC a probablement aussi suivi ce credo (« profession de foi ») et n'a pas imposé de restrictions liées au Corona sur les vols d'experts. Cela ne doit pas être compris comme un laissez-passer pour les vols imprudents, mais comme un transfert de responsabilité à l'équipage. Le SAE se félicite de la liberté qui nous est ainsi déléguée et apprécie cette responsabilité individuelle.



L'AOPA: avantages des membres

Vous souhaitez atteindre environ 4'000 lecteurs du monde de l'aviation avec votre entreprise, votre organisation, votre événement (virtuel) ou vos produits ? Placez une annonce dans le Position Report. Contact et informations sur le site web ou sous office@aopa.ch.

Notre boutique : en ligne à l'adresse www.aopa.ch

Dans le cadre des efforts constants visant à améliorer la sécurité en aéronautique, les exigences imposées aux pilotes dans le domaine de la radiophonie ont également été continuellement augmentées. Le premier fait marquant de cette évolution est l'introduction obligatoire du « Language Proficiency Check ». Le support pédagogique « VFR-Voice Switzerland » a été développé pour tenir compte de ces changements et des nouvelles structures de l'espace aérien. Il peut être commandé à l'adresse www.aopa.ch/

[deutsch/shop/](#). Il offre de nombreux exemples pratiques en anglais et en allemand respectivement en français, des cartes originales du manuel VFR et de la carte OACI de Suisse, ainsi qu'une mise en page attrayante. Le CBT pour l'IFR-Voice est maintenant également disponible. Les membres bénéficient d'un prix préférentiel.

Un soutien pour toutes vos préoccupations

Il est important, surtout dans des moments comme ceux-ci, que les pilotes et les propriétaires d'avions ne soient pas seuls face à leurs préoccupations. En tant que membre de l'AOPA Switzerland, vous bénéficiez d'une couverture d'assurance, de rabais et d'un endroit où vous pouvez vous adresser. Les inscriptions peuvent être effectuées via le site web www.aopa.ch, par courriel (office@aopa.ch) et par téléphone au 044 450 50 45.



Les membres, par leurs contributions, rendent possible l'existence de l'AOPA Switzerland – tout en bénéficiant de ses avantages.



« Il est important, surtout dans des moments comme ceux-ci, que les pilotes et les propriétaires d'avions ne soient pas seuls face à leurs préoccupations. En tant que membre de l'AOPA Switzerland, vous bénéficiez d'une couverture d'assurance, de rabais et d'un endroit où vous pouvez vous adresser. »

