



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Édition 274 – Septembre 2020

« Grâce à l'aide extraordinairement efficace de l'AOPA des Pays-Bas, nous avons au moins réussi à organiser, en peu de temps, un vol plus court. »

Reportage sur le Fly-Out 2020, à partir de la page 8

En route pour Maastricht avec la HB-DCE.

Photo : Philippe Hauser



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	6
Reportage : voyage en période particulière	8
Informations de l'AOPA	12
Portrait : GASCO – un porte-voix unique pour l'aviation suisse	14
Activité aérienne en Suisse	16
Carte Blanche : Swiss Aviation Examiners (SAE)	17
AOPA : Les Fly-Outs de l'AOPA Switzerland, 2 ^{ème} partie	18
International News & IAOPA	22
Petites annonces	24

Le «Position Report» de décembre 2020 sera expédié électroniquement et non pas sous forme papier. A cause du Covid-19 il n'est pas permis actuellement aux manifestations et à leur partenaire de fournir un magazine imprimé, ce qui engendre une hausse des frais par exemplaire. Cette manière sert de test pour une forme électronique future.

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)

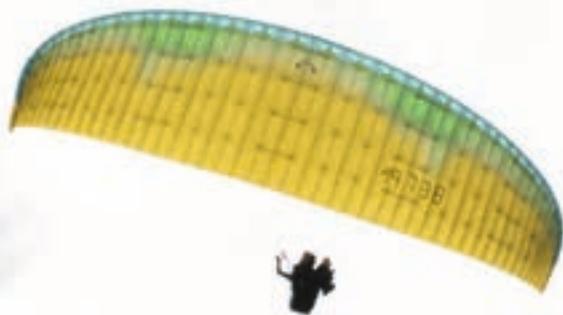
Mise en page & impression : Fineprint AG, Albisriederstrasse 252A, 8047 Zürich, 044 388 70 90, info@fineprintag.ch, www.fineprintag.ch

Tirage 1'900 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.

« 'La seule constante dans l'univers est le changement' : Il y a cependant peu d'années qui nous ont démontré collectivement la véracité de ce fait autant que 2020. »

Daniel Affolter, Président du comité de l'AOPA Switzerland



Éditorial

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

« La seule constante dans l'univers est le changement » : nous savons tous combien cette constatation d'Héraclite, né en 520 avant J.-C., est encore vraie aujourd'hui. Il y a cependant peu d'années qui nous ont démontré collectivement la véracité de ce fait autant que 2020. Presque tout a changé : de la manière dont nous pouvons travailler et si nous le pouvons, de la manière dont notre vie familiale est organisée ou de la manière dont nous nous rencontrons socialement, aux changements politiques, économiques, scientifiques et bien plus encore. Cela a naturellement affecté et affecte encore l'ensemble de l'industrie aéronautique.

Ce qui est décisif, c'est la façon dont nous gérons les changements, comment nous tirons parti de ces situations et les apprentissages que nous en retirons. Je dois dire que je suis fier de ce que vous, chers membres de l'AOPA Switzerland, du conseil d'administration et du bureau, sous la direction de Philippe Hauser, avez réalisé et réalisez encore en cette année difficile.

Nous ne mentionnerons ici que quelques exemples : dans vos aérodromes régionaux, vous avez veillé à ce que le trafic aérien puisse reprendre avec des mesures de sécurité. Notre AOPA a travaillé à la prolongation des autorisations et des certificats d'aptitude médicale après le confinement dû à la Covid-19 (voir www.aopa.ch), pour GASCO (page 14), pour AVISTRAT-CH (page 16). L'AOPA a aussi eu d'innombrables contacts directs avec des pilotes



concernés, avec des représentants des autorités et avec l'ensemble du réseau, et notre organisation a rendu possible un Fly-Out 2020. Cette solidarité vécue me rend confiant pour un avenir positif de l'aviation générale.

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

Daniel Affolter
Président du comité

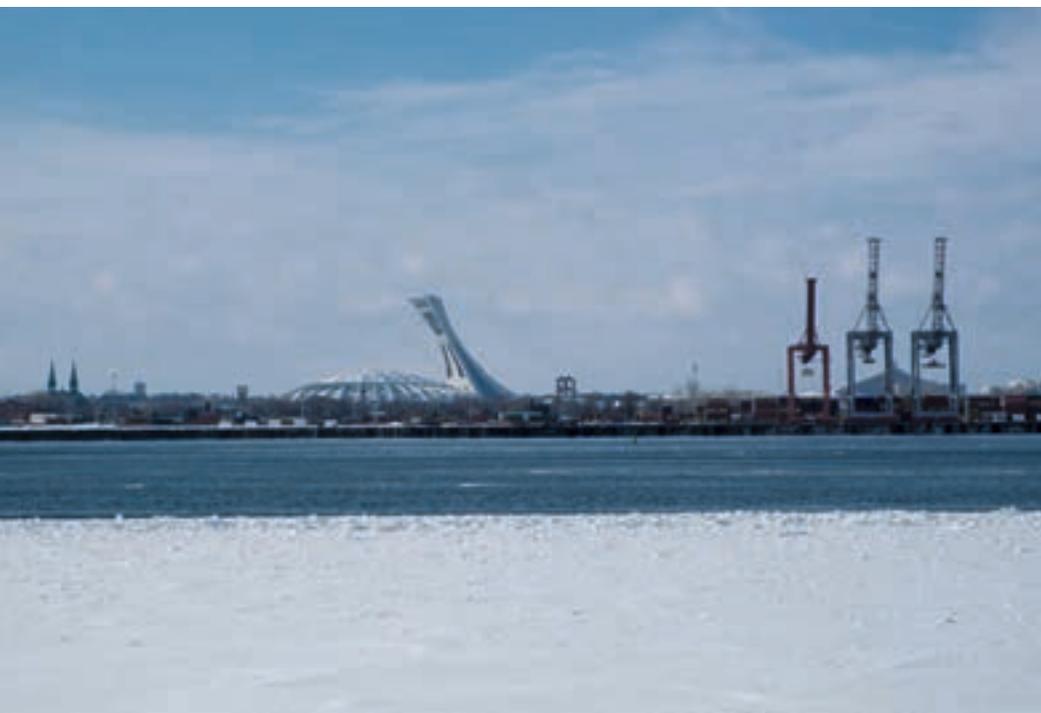
Nouvelles & Manifestations

Séminaire sur la sécurité aérienne (FSS)

La plupart des dates pour l'année prochaine ont déjà été fixées (www.aopa.ch), y compris les dates du séminaire sur la sécurité aérienne (FSS). En raison de la pandémie de Covid-19, le FSS en Suisse romande a été reporté à novembre 2021. Le FSS en Suisse alémanique aura lieu le 21 février 2021. Les détails seront communiqués par e-mail / newsletter et sur le site web : www.aopa.ch/français/activités/fss/.

IAOPA World Assembly: 19 au 23 juillet 2021

Un voyage au-dessus de l'Atlantique peut être particulièrement attrayant, surtout après cette année particulière. La 30^{ème} assemblée mondiale de l'IAOPA, reportée cet été, doit avoir lieu à Montréal, au Canada, en 2021. L'assemblée est prévue du 19 au 23 juillet « Save the date ». Pour ceux qui veulent rallonger leur séjour : la semaine suivante se déroulera l'AirVenture 2021 de l'EAA.



L'assemblée mondiale de l'IAOPA 2021 doit avoir lieu à Montréal.

Photo : Pierre Jarry



L'AOPA était également active politiquement.

Photo: Andreas Fischinger/Unsplash

Explorations au sein de l'Europe

En raison de la pandémie de Covid-19, le Fly-Out vers la Russie aura lieu l'année prochaine (voir ci-dessus). Comme alternative pour cette année, le directeur général de l'AOPA Switzerland, Philippe Hauser, a organisé un Fly-Out vers les Pays-Bas dans un délai très court. Celui-ci s'est déroulé du 24 au 28 août 2020. Le rapport se trouve à la page 8.

56^{ème} Assemblée générale

Comme nous l'avions annoncé, l'Assemblée générale de cette année s'est déroulée virtuellement. Le procès-verbal et le rapport annuel 2019 ont été adoptés à l'unanimité. Roland Kaps-Becker a été réélu à l'unanimité comme membre du conseil d'administration et Georg Gautschi comme auditeur. Les tâches principales prévues pour les 12 prochains mois comprennent le séminaire sur la sécurité aérienne 2021, l'élabora-

tion d'une solution acceptable pour le VFR concernant la redéfinition de l'espace aérien de Zurich, le retour à un ATC bilingue, notamment aux aéroports de Sion, Lugano, Locarno et Les Éplatures, les deux réunions régionales de l'IAOPA-Europe, l'assemblée mondiale de l'IAOPA à Montréal, la poursuite du développement de l'aéroport civil de Dübendorf, Avistrat et le renforcement de l'aviation générale en Suisse grâce à GASCO.

Activités de l'aviation générale et de l'AOPA Switzerland

La réglementation et les conséquences de la pandémie de Covid-19 ont également occupé l'AOPA Switzerland au cours des derniers mois. Cela concerne les partenaires de l'AOPA Switzerland, les autorités et l'aviation générale dans son ensemble et de ce fait également les membres. Plus d'informations sur www.aopa.ch.

Fly-Out 2020 : voyage en période particulière

Comment organiser un vol d'excursion collectif en l'espace de quelques semaines ? Il faut, pour ce faire, un engagement fort, un peu de chance – et une extraordinaire coopération internationale au sein du réseau AOPA. C'est l'objet de ce récit.

Philippe Hauser

Il n'y a probablement rien qui ne soit pas influencé par le coronavirus – pas même notre vol d'excursion annuel (Fly-Out). Après le succès du vol d'excursion de 2019 en République tchèque, nous étions enthousiastes à l'idée d'entreprendre le vol de cette année à destination de Saint-Petersbourg, Moscou et Minsk. Mais les

événements se sont précipités et, au printemps, nous avons dû annuler notre projet, lorsque la décision du confinement a été prise au niveau mondial.

Il n'était plus possible d'entreprendre cette année un vol vers Moscou. Mais nous souhaitions



Après un atterrissage venteux à Rotterdam.

Photo : Philippe Hauser

organiser au moins un petit vol d'excursion. Et comme les Pays-Bas ont imposé à peu près les mêmes mesures Covid-19 qu'ici en Suisse, nous avons décidé de faire un voyage au pays des moulins à vent. Grâce à l'aide extraordinairement efficace de l'AOPA des Pays-Bas, nous avons au moins réussi à organiser, en peu de temps, un vol plus court. Finalement, l'AOPA de Suisse a réussi à proposer ce voyage à 11 avions, soit 25 personnes.

Le lundi, en début d'après-midi, presque tous les participants (avant le départ un équipage avait déjà annoncé son atterrissage pour mardi) se sont rencontrés à l'aéroport de Maastricht. Le « C-Apron » a été rapidement envahi par de nombreux appareils à hélices, un hangar était même disponible pour certains avions. Dans le petit restaurant de l'aéroclub local, nous avons été accueillis avec du café et un délicieux gâteau, qui nous a été offert par l'AOPA NL. Le trajet en bus jusqu'à l'hôtel Crown Plaza, situé au centre de la vieille ville et au bord de la Meuse, n'a pas duré longtemps. Presque aucun restaurant n'était en mesure d'accueillir un groupe. Par conséquent, la quasi-totalité des repas ont été organisés dans les hôtels. C'était également le cas au Crown Plaza, où, pendant le dîner, nous avons été séduits par la bonne cuisine hollandaise.

Possibilité d'organiser des voyages en période de Covid-19

La journée de mardi a été marquée par la découverte de Maastricht. Là aussi, il est presque impensable d'imaginer des événements collectifs. Nous avons donc remis à tous les participants une liste de suggestions de musées, de sites tou-

ristiques et autres activités intéressantes qui peuvent être visités individuellement. Tout le monde a donc pu faire quelque chose d'intéressant. Entretemps, le onzième équipage nous a rejoints.

« *Même le personnel de l'aéroport de Maastricht a pris des précautions. Par exemple, tous les avions ont été attachés à d'énormes blocs de béton.* »

Au cours de la journée, une grosse tempête a été annoncée pour mercredi. Tout indiquait que le déjeuner du lendemain à l'aéroport de Midden Zeeland devait être annulé, car les pointes de vent de 60 nœuds, annoncées sur une piste en herbe de 1000 mètres, constituent rapidement un risque. Etant donné que les prévisions annonçaient un affaiblissement de la tempête dans l'après-midi, nous avons décidé d'organiser un vol direct vers Rotterdam. Même le personnel de l'aéroport de Maastricht a pris des précautions. Par exemple, tous les avions ont été attachés à d'énormes blocs de béton.

Le mercredi, tout était modifié à cause de la tempête. L'heure de départ du bus a été repoussée, ce qui nous a donné l'occasion de faire une petite promenade dans la vieille ville. Le vent était très fort et soufflait en rafales, entrecoupées d'averses de pluie. Arrivés à l'aéroport,

nous avons attendu que le vent faiblisse, comme annoncé. Nous avons informé tous les équipages que la décision de voler revenait exclusivement au PIC. Lentement, nous avons constaté un affaiblissement du vent, ce qui a permis aux premiers équipages de décoller – mais en mode IFR. Puis rapidement, les premiers départs en mode VFR ont pu avoir lieu. Le vent et la pluie nous ont accompagnés en permanence lors de notre court vol vers Rotterdam, durant lequel tous les équipages ont fait preuve d'une parfaite maîtrise.

À l'aéroport de Rotterdam, nous avons été dirigés vers l'aéroclub local pour y stationner et nous avons été accueillis par des personnes très serviables et extrêmement sympathiques. Dans le local du club, nous avons bu beaucoup de

« Deux appareils qui affichent respectivement une masse maximale au décollage (MTOM) de 600 et 680 kg font partie des avions les plus légers et sont particulièrement agiles en présence de vent. Leurs deux pilotes ont eux aussi démontré leurs compétences de façon impressionnante. »



La SS Rotterdam, notre hôtel.

Photo : Philippe Hauser



bière et de café, pendant que tous les équipages racontaient leurs expériences. Cela a pris un peu de temps jusqu'à ce que tous les avions aient atterri. Deux appareils qui affichent respectivement une masse maximale au décollage (MTOM) de 600 et 680 kg font partie des avions les plus légers et sont particulièrement agiles en présence de vent. Leurs deux pilotes ont eux aussi démontré leurs compétences de façon impressionnante.

L'hôtel de Rotterdam était très particulier : c'était un bateau de croisière qui est resté en service de 1959 à 2000. Après un désamiantage complet, il est maintenant amarré dans le port de Rotterdam et fait fonction d'hôtel et de musée. Les chambres – ou couchettes – ont été conservées dans le style des années 60. Un bon dîner sur le pont Lido a clôturé notre journée de tempête en Hollande.

Groningue était la destination suivante et la dernière de notre voyage. Nous avons été rapidement tous de retour à l'aéroclub de l'aéroport de Rotterdam, qui nous a offert du café et des gaufres Stroop, des gaufres d'un goût divin, fourrées au caramel. Jusque-là, la visibilité était bonne, seul le plafond nuageux était trop bas. C'est la raison pour laquelle tous les avions ne pouvaient pas décoller. Le plan de vol ATC a également dû être adapté à plusieurs reprises. Avec un léger retard, nous avons tous trouvé notre chemin vers Groningue. Et comme le voyage en bateau prévu dans les canaux de cette métropole du Nord des Pays-Bas a pu être reporté, aucun participant n'a dû renoncer à ce voyage extraordinaire. Il a souvent fallu lever les ponts

pour nous permettre de traverser les voies navigables qui étaient presque recouvertes d'algues vertes.

Là encore, nous avons trouvé un hôtel très central. Non loin de là, un dîner princier de 5 plats nous attendait le soir dans le restaurant historique Prinsenhof. L'organisation était totalement conforme aux mesures de la Covid-19, et chaque équipage s'est donc vu attribuer sa propre table. Comme d'habitude lors des dîners de clôture, l'équipe de l'AOPA a remercié tous les participants et les personnes impliquées dans l'organisation, sans lesquelles ce vol d'excursion (Fly-Out) n'aurait absolument pas été possible. Le discours présidentiel nous a donné un aperçu impressionnant de l'histoire néerlandaise, extrêmement intéressante et mouvementée. Lentement, il a été temps de nous retirer pour notre dernière nuit de repos sur le sol néerlandais.



Dîner d'adieu à la manière de Corona à Groningue.

Photo : Philippe Hauser

Ce vol d'excursion (Fly-Out) de substitution vers la Hollande a encore une fois été un succès pour tous les participants. Il n'est pas encore certain que nous pourrions nous rendre en Russie en 2021. Mais une chose est sûre : il y aura un autre Fly-Out. ◆

« Ordre – Contrordre – Désordre »

Daniel Affolter, Président du comité de l'AOPA Switzerland

« Isolement volontaire », « Quarantaine », « Masque », « Conseils aux voyageurs valables », « Distanciation » : connaissez-vous la bonne réponse à toutes ces questions ? Difficile à croire, mais les informations correspondantes changent de jour en jour, de région en région. Pas de masque (comme on nous l'a dit au début lorsqu'il faisait défaut) ou masque (comme il est exigé aujourd'hui alors qu'il est disponible). Ne pas tester (comme il était recommandé au début quand il n'y en avait pas), pas nécessairement (pas très fiable) ou oui (mais lequel ?). Et puis, tous les jours ou presque, de nouvelles réglementations – du rouge au vert à nouveau au rouge pour les pays, les régions, les cantons, voire les lieux individuels. Il n'est donc pas surprenant que le tourisme international ne reprenne pas, que l'économie souffre et que la dépression générale persiste. La seule chose qui a augmenté est la dette publique, qui a atteint des proportions gigantesques.

« Où pouvons-nous voler ? »

Concrètement. Lorsque nous avons décidé d'organiser un Fly-Out 2020 réduit en dépit des obstacles mentionnés, les questions suivantes se sont immédiatement posées, entre autres : où pouvons-nous voler ? Quel hôtel accepte encore les groupes ? Si oui, les groupes sont-ils toujours autorisés à voyager ? Où les masques sont-ils

obligatoires ? Les lieux d'intérêts sont-ils ouverts ? Quarantaine ou isolement nécessaire ? Si le programme était défini aujourd'hui, il devait être réécrit le lendemain, car soit la Suisse classe le pays étranger comme pays à risque, soit le pays étranger classe la Suisse comme pays à risque. Nous avons dû surmonter tant d'incertitudes et d'obstacles la dernière fois lors de notre Fly-Out vers l'Égypte. Dans tous les cas, nous espérons et souhaitons que tous ceux qui veulent entreprendre un voyage privé trouveront une réponse valable pour leur voyage et pourront ainsi en profiter.

« La plupart des personnes s'accordent pour dire que la reprise ne se fera pas avant 2023/2024. »

Il n'y a pas si longtemps, je pouvais voir le matin et le soir, les gros porteurs passer au-dessus du « Pfannenstiel », en finale pour atterrir à Kloten. De temps à autre, ils survolaient le lac en venant de Horgen, accompagnés du bruit « Wiuuuuu » des volets qui sortaient. Puis pendant des mois de silence on entend à nouveau de temps en temps un avion passer. À cette heure-là, tôt le matin ou tard le soir, il s'agissait surtout de vols long-courriers, de sorte que leur absence prouve



« L'excédent d'aujourd'hui deviendra donc la pénurie de demain » : Pilotes dans le cockpit.

Photo: Jon Flobrant/Unsplash

mieux que toutes les statistiques, que le trafic intercontinental est encore presque inexistant. La plupart des personnes interrogées s'accordent pour dire que la reprise ne se fera pas avant 2023/2024.

Moins de vols signifie surtout que les avions ne bougent plus (ce qui est déjà très coûteux en soi) et donc que tous ceux qui en dépendent n'ont pas de travail. Les équipages (cockpit et cabine), la maintenance, les services d'approvisionnement et bien d'autres encore ne peuvent travailler que sur une courte durée grâce au chômage partiel et pour beaucoup c'est le licenciement à la clé. Dans le même temps, de nombreuses compagnies aériennes ont déjà déclaré qu'elles continueront à réduire leurs capacités à l'avenir.

Qu'est-ce que cela signifie pour l'aviation générale? Rappel: l'aviation générale reste le fondement de l'aviation commerciale. La combinaison d'une prétendue « honte de prendre l'avion », d'une capacité réduite et d'une abondance de pilotes pourrait avoir pour conséquence que plus d'une personne qui voulait devenir pilote

« J'espère que de nombreux jeunes hommes et femmes continueront plus que jamais à saisir cette opportunité et se lancer dans une carrière de pilote. »

aujourd'hui change d'avis et se tourne vers une autre profession. Si l'on considère en outre qu'il s'écoule plusieurs années entre le premier vol dans un avion de l'aviation générale et le premier vol en tant que copilote d'une compagnie aérienne, il est facile de s'apercevoir aujourd'hui, que la base d'une pénurie de pilotes dans les cinq à dix ans sera probablement déjà jetée. L'excédent d'aujourd'hui deviendra donc la pénurie de demain. Une pensée étrange et j'espère donc que de nombreux jeunes hommes et femmes continueront plus que jamais à saisir cette opportunité et se lanceront dans une carrière de pilote. ◆

Un porte-voix unique pour l'aviation suisse

Depuis cette année, les principales associations aéronautiques suisses œuvrent ensemble au sein d'un comité central de pilotage : Sous le nom de General Aviation Steering Committee, en abrégé GASCO, des associations de l'aviation générale suisse se sont regroupées pour former une association commune qui doit coordonner et représenter efficacement les intérêts de leurs membres.

Les organisations suivantes font partie de GASCO : Aéro-Club de Suisse, AOPA Suisse, Swiss Helicopter Association, Fédération suisse de vol libre, Association suisse des entreprises aérotechniques, Fédération suisse des drones civils et Association suisse des aérodromes. En dehors de leur appartenance à GASCO, les différentes associations restent indépendantes.

Représentation des intérêts au profit de l'AG

Le mandat statutaire de GASCO consiste à servir de plate-forme de discussion, de prise de décision commune, de coordination, d'assistance mutuelle et de recherche de solutions entre les associations nationales de l'aviation générale suisse. Parallèlement, GASCO doit représenter l'ensemble de l'aviation générale par le regroupement de ses membres : il doit être le porte-

voix unique de l'AG suisse. Il s'agit également de partager des intérêts communs, de coopérer avec d'autres organismes et organisations et de s'impliquer dans la défense des intérêts de l'aviation générale. Les représentants se rencontrent environ toutes les six semaines pour des réunions de coordination.

C'est dans ce cadre que GASCO s'est récemment impliqué : en exprimant sa position sur le plan pluriannuel 2020–2023 (MJP 20–23), GASCO a attiré l'attention de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) sur le fait que la pandémie de Covid 19 risque d'entraîner des pertes – également dans le financement spécial du transport aérien SFLV – et que cela et d'autres plans doivent être examinés en cas d'éventuels bouleversements du MJP 20–23.

Avant la session d'automne : enquête GASCO concernant la Covid-19

Quelles ont été les expériences des représentants de la communauté des aérodromes et de l'aviation générale pendant la pandémie ? Et quelles sont leurs attentes futures ? Pour le savoir, GASCO a mené une enquête. Les responsables des aérodromes, des écoles de pilotage et des entreprises de maintenance ont ainsi pu indiquer si les mesures prises étaient suffisantes

« Parallèlement, GASCO doit représenter l'ensemble de l'aviation générale suisse par le regroupement de ses membres. »



GASCO : un porte-voix unique pour l'aviation suisse.

Photo: GASCO/www.gasco.ch

pour maintenir les activités ou combler une interruption d'activité, et si le matériel de protection disponible était suffisant. L'enquête vise à attirer l'attention du Parlement sur l'importance d'une infrastructure de base performante des infrastructures décentralisées et de l'aviation générale.

GASCO : influence directe

GASCO collabore directement avec les autorités et les acteurs de l'aviation générale et exerce son influence sur les départements fédéraux pour faire respecter les intérêts de l'aviation générale. Les réunions de coordination permettent

également d'augmenter les échanges d'informations entre les membres, actuellement par exemple concernant « English Only ».

Dans le cadre de consultations, l'implication de parties prenantes et autres, le comité GASCO peut décider d'émettre ses propres déclarations et prises de position en complément des déclarations et observations des associations représentées au sein de GASCO. GASCO peut faire appel à des experts ou mettre en place des instances et des commissions consultatives pour la réalisation d'analyses et l'élaboration de solutions. ◆

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

AVISTRAT-CH

Il se passe beaucoup de choses dans l'aviation générale en ce moment – malgré ou à cause de la fermeture (shutdown) du début de l'été. Et beaucoup de choses sont en cours de réalisation et sont constamment modifiées. Pour trouver des informations actualisées consultez le site de l'AOPA Suisse à l'adresse www.aopa.ch. Les abonnés peuvent également recevoir des informations dans la newsletter (www.aopa.ch/français/information/newsletter/). Thème important en 2020 : AVISTRAT-CH.



Il se passe beaucoup de choses dans l'aviation générale en Suisse.

Photo : David Ramos / Unsplash

Mi-2016, le DETEC a chargé l'OFAC de réaménager l'espace aérien suisse et l'infrastructure aéronautique (infrastructure de contrôle du trafic aérien et aéroports). L'OFAC met en œuvre ce projet dans le cadre de la « Stratégie suisse pour l'espace aérien et l'infrastructure aéronautique » (AVISTRAT-CH).

Après l'élaboration d'une vision stratégique, AVISTRAT-CH a commencé, au début de l'année 2020, à proposer une stratégie. Objectifs de l'OFAC : réduire les risques liés à l'utilisation de l'espace aérien suisse, utiliser cette ressource limitée de la manière la plus efficace possible et garantir une réduction de l'impact environnemental.

Au cours du premier semestre, les jalons élaborés comprenaient, d'une part, les critères d'évaluation utilisés pour décider quelles idées stratégiques doivent être adoptées. D'autre part, des parties prenantes internes et externes ont été sélectionnées pour élaborer des propositions de solutions dans les domaines thématiques préalablement mentionnés.

Carte Blanche : SAE

18 mois de Swiss Aviation Examiners (SAE)

Philippe Hauser

Qui aurait pu penser que la pandémie continuerait à avoir une si forte empreinte sur nous. Cependant, les effets associés ne sont pas partout aussi importants. Dans les écoles de pilotage on peut tout observer, de la réduction totale d'activité à une exploitation pouvant atteindre 100% de la capacité. De nombreux experts doivent encore traiter un grand nombre de demandes et gérer un nombre correspondant d'examens. Cette forte demande continue d'examens est peut-être liée au confinement avec son interruption d'activités imposée au début de l'été

Envoi des factures, cotisations sociales et bulletin de salaire

Pendant plusieurs mois, la SAE a été visée en ce qui concerne les tarifs d'examen proposés, car on soupçonnait l'existence de certains accords illégaux ici et là. Ce soupçon a été réfuté après de nombreuses explications et déclarations. Ainsi, l'existence de la SAE a été renforcée.

En outre, de plus en plus d'experts font appel aux services comptables de la SAE, dont la fiduciaire envoie les factures aux candidats et supervise les encaissements et en fin d'année, règle les cotisations sociales et établit un certificat de salaire à des fins fiscales. Enfin, les membres de la SAE sont couverts par une assurance – valable aussi pour les instructeurs de vol indépendants



« *En outre, de plus en plus d'experts font appel aux services comptables de la SAE.* »

ayant des activités en dehors d'une école de pilotage. Nous vous remercions vivement de la confiance que vous nous avez accordée.

Dans le prochain numéro de cette rubrique SAE, nous souhaitons vous relater les expériences générales des experts. Quels sont les points faibles les plus fréquents, quels sont les atouts de taille des candidats aux examens en Suisse? Où y a-t-il des problèmes, où tout se déroule bien? Quelle est la relation avec l'OFAC et les examinateurs seniors? À cet égard un questionnaire sera mis à la disposition des experts. Nous nous réjouissons de votre participation active à cette enquête et espérons vous fournir bientôt un résultat intéressant.

« Chaque voyage était considéré
comme le meilleur de tous
et avant le vol de retour,
l'inévitable question se posait :
où irous-nous l'année prochaine? »

Eric Epple, ancien membre du conseil
d'administration de l'AOPA Switzerland



AOPA Fly-Outs : une rétrospective

Renforcer la cohésion entre les membres et offrir des expériences extraordinaires: les Fly-Outs de l'AOPA Switzerland ont été élaborés à partir de ces réflexions. Dans la première partie, que l'on peut découvrir dans le Position Report 273, Eric Epple, membre de longue date du conseil d'administration, a fait état des voyages en France, en Roumanie et en Croatie. On peut maintenant lire la deuxième et dernière partie.

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

L'aventure vécue à Mali Loshnj jadis a laissé des traces. Elle a été tellement appréciée qu'elle est devenue une destination « officielle » en 1998. L'accueil a été tout aussi chaleureux que la première fois. De là, nous nous sommes rendus à Brač et Dubrovnik. Le dîner de clôture a eu lieu à Portorož. Il a commencé un peu plus tard, car un des pilotes a dû se changer à nouveau: il avait trébuché sur la bordure du port et il est tombé à l'eau – et heureusement n'a pas été blessé.

Le Fly-Out suivant en 2002 nous a conduit en Grèce. Le premier rendez-vous a eu lieu à Kerkira, d'où nous avons poursuivi vers Kavala et Kos. Nous sommes rentrés en Suisse via Kerkira, Brindisi et Split. Un équipage a subi un choc après l'atterrissage d'un hélicoptère de l'armée à Kerkira. La turbulence générée par l'hélicoptère a retourné son Cessna ... tous indemnes!

En route vers l'Afrique du Nord via Elbe, Palerme et Monastir

En 2003, nous avons pris une autre direction: la Tunisie. Nous avons volé via Elbe, Palerme et Monastir jusqu'à Tozeur, au milieu du désert. Divers véhicules à quatre roues motrices avec les immatriculations de nos avions nous y attendaient. Ainsi nous avons traversé les dunes pour



Le Wassmer WA42 au Fly-Out 2009.

« *En 2003, nous avons pris une autre direction: la Tunisie. Nous avons volé via Elbe, Palerme et Monastir jusqu'à Tozeur, au milieu du désert.* »

nous rendre sur le lieu de tournage du premier film Star Wars et du film The English Patient. Pour le ravitaillement, plusieurs barils d'Avgas 100LL ont été amenés par camion. Les avions

étaient ravitaillés en carburant à l'aide d'une pompe manuelle. Il reste peut-être encore quelques litres là-bas ...! Plus loin, à Djerba, nous avons pu profiter d'un voyage nostalgique avec baignade, cette fois-ci volontaire.

L'année suivante, l'Europe de l'Est était à nouveau au programme. Les pays des États baltes, encore peu connus, étaient notre objectif. Lieu de rendez-vous Vilnius en Lituanie. De là, nous nous sommes envolés pour Riga et avons visité le musée de l'automobile. Un bijou pour les nostalgiques et les personnes intéressées par la technologie. Après bien des détours, en raison de la fermeture temporaire de l'espace aérien russe, nous avons tous atteint Heringsdorf sur l'île allemande d'Usedom. Un voyage à Peenemünde nous a rappelé le berceau des voyages dans l'espace et des fusées. C'est là que Wernher von Braun fit construire les premières fusées (V1 et V2) au nom des nazis.

Bienvenue en tant qu'acheteur potentiel du Gripen

L'année suivante, en 2006, nous nous sommes rendus en Suède. Rendez-vous à Göteborg et visite du port à bord d'un bateau, suivi d'excellentes variations de harengs pour le dîner. Puis nous nous sommes rendus à l'usine SAAB de Linköping. Là, « nous » venant de Suisse avons été accueillis en tant qu'acheteurs potentiels du Gripen et avons pu visiter les chaînes de production de l'appareil. Puis nous avons poursuivi vers le château de Sundbyholm, près de l'aéroport d'Eskilstuna. Un dîner viking classique nous y attendait. Le jour suivant était prévu pour le vol vers Bromma et la visite de la ville de Stockholm. Mais comme dans les cas précédents, le temps n'était pas de la partie, alors nous avons pris le train pour Stockholm. La capitale s'est ensuite



A Jakabszállás en Hongrie avec le Nord Norécrin.

montrée sous son meilleur jour. Finalement, nous nous sommes envolés pour Malmö, où avait lieu la grande Fête de l'Été.

En 2009, le point de départ était Texel, une île néerlandaise en mer du Nord. De là, nous avons effectué un petit vol de 10 minutes vers la base navale royale néerlandaise de Den Helder. L'approche était difficile due à l'omniprésence des hélicoptères des opérations off-shore. Le camion-citerne Avgas 100LL qui nous a été fourni, a rendu l'âme après un seul plein. La visite du chantier naval et le dîner d'Amiral étaient une compensation compte tenu des circonstances. Nous sommes retournés à Texel pour faire le plein. L'étape suivante était Anvers, avec une visite du port, un apéritif et un dîner. Une visite guidée au musée du Stampe SV4 a réchauffé le cœur des aviateurs. Puis à Caen : l'impressionnant Musée de la Paix nous a conduit dans le passé de la région et de l'Europe.

Escale de dernière minute en Hongrie

Le chapitre suivant est à nouveau consacré à la partie orientale. Une visite du Hangar 7 de Redbull, avec dîner et concert, était prévue à Salzbourg. Un mois avant le départ, l'aéroport nous a informé qu'il n'y avait pas de places de stationnement disponibles (Festival de Salzbourg)! Donc, nous avons continué vers la Hongrie! Juste derrière la frontière entre l'Autriche et la Hongrie, nous avons trouvé hébergement et nourriture dans le château des rois et des empereurs de Szidónia. Sur l'aérodrome privé avec hôtel de Jakabszállás, nous avons été à nouveau gâtés. Une excursion à la Puszta avec spectacle équestre nous a fait oublier Salzbourg.

2011 a probablement été le seul Fly-Out qui n'a jamais vraiment été publié dans le Position Report, car les informations sur notre site web étaient suffisantes pour réserver le Fly-Out: destinations, le Monténégro, la Macédoine et l'Albanie. 20 avions ont été rapidement enregistrés, atteignant ainsi la totalité des places disponibles. Le handling à Tivat a été professionnel et rapide. En bus à l'hôtel de Kotor et le délicieux dîner de poisson au port. Ensuite, en route vers Ohrid en Macédoine, où nous avons fait une merveilleuse promenade en bateau sur le lac d'Ohrid. Le détour par les 1000 sources avec la musique des guides et le plaisir du barbecue en valait vraiment la peine. Le petit vol vers Tirana a été plus problématique pour les organisateurs que pour les pilotes. Les plans de vol n'ont été acceptés que vers minuit qu'après l'intervention du ministre de l'aviation. Au final, tout s'est bien

« Chaque voyage était considéré comme le meilleur de tous et avant le vol de retour, l'inévitable question se posait: où irons-nous l'année prochaine? »

passé et le dîner de gala à la piscine de l'hôtel a permis de dédommager tout le monde.

La majorité des voyages a nécessité de l'innovation, de la flexibilité et des compétences organisationnelles. Grâce à la discipline et à une bonne préparation, il n'y a jamais eu d'incident majeur et encore moins d'accident. Chaque voyage était considéré comme le meilleur de tous et avant le vol de retour, l'inévitable question se posait: où irons-nous l'année prochaine? ♦

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

Flying in Switzerland and elsewhere

Garrett Fisher, an aerial adventure photographer, wrote a wonderful blog post providing the viewpoint of a non-Swiss about flying – and other cultural particularities – in Switzerland. It can be found here: <https://blog.aopa.org/aopa/2020/08/10/a-racket-about-noise/>, with gems like this: «At all Swiss airports, like most of Europe, there is a closing time. So when dealing with the formula of ‘sunset plus 30 minutes or 8:00 PM, whichever is earlier’, I start to ask my nitpicking questions. ‘Is it wheels down at 20:00, or pulled to a stop at the hangar with the engine shut off?’ The reply was ‘Wheels down at 19:59, not 20:00.’ Ok, so 19:59:59 it is which lead to a philosophical dilemma during a sunset flight. Arriving over town at 7:47, I could dive in and land at 7:52 or ... I could circle and land at 7:59. Flying a really slow pattern at 45mph, nose up, behind the curve, the tires chirp at 7:58:30. (...) I noticed an airplane careening into the circuit, obviously doing a full speed descent and then rapidly slowing down on short final and landing at ... 8:10 PM. Three minutes later, as I am loading things into my car, a Land Rover comes screeching into the parking lot, where the deputy CEO comes running over asking which airplane it was. As he lives under the approach path, it was evident to him what had occurred. He explained to me ‘the trouble we can get from the commune’ and, before racing to address the problem, noted ‘I saw you come over at 7:57. Nice job.’ I explained the situation to my wife, and she asked, ‘Why didn’t you land at 7:50?’ ‘Out of principle’, I replied.»



New Global General Aviation Market report

This month of September, Up Market Research (UMR) has published a latest market research report on Global General Aviation Market. The global report covers current market trends, opportunities, challenges, and detailed competitive analysis of the industry players in the market. It covers impacts of COVID-19 to the market and provides the financial impacts and market



Flying over Switzerland provides interesting insights.

Photo: Jose Llamas / Unsplash

disturbance on the General Aviation market. It also includes analysis on the potential lucrative opportunities and challenges in the foreseeable future. The complete report can be bought here: www.upmarketresearch.com/buy/general-aviation-market. ◆

Flight Training: How do I make it work ?

Starting or continuing flight training can be a struggle. Our colleagues over at <https://aopa.org/pilot-gear-blog/2020/september/01/flight-training-how-do-i-make-it-work> announced this month: «We are here to talk about the reality of it and how to continue through your flight lessons and studying no matter your circumstances or which stage you are at.» ◆

FAA certifies uAvionix AV-30-C

uAvionix Corp. announced September 1 that its AV-30-C cockpit display has received FAA supplemental type certificate (STC) approval. The company said the AV-30-C offers aircraft owners an effective and affordable attitude indicator or directional gyro alternative with capabilities that go far beyond the single-feature gauge it replaces. More information by Mike Collins here: <http://aopa.org/news-and-media/all-news/2020/september/02/faa-certifies-uavionix-av-30-c>. ◆

Information on entering Switzerland

All information for travelling or conditions on entering Switzerland can also be found in English, on the Website of the Federal Office of Public Health FOPH: www.bag.admin.ch/bag/en/home.html, or on the direct link here: www.bag.admin.ch/bag/en/home/krankheiten/ausbrueche-epidemien-pandemien/aktuelle-ausbrueche-epidemien/novel-cov/empfehlungen-fuer-reisende.html. ◆



Stay informed on regulations about entering Switzerland.

Photo: Lukas Blaskevicius / Unsplash