



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Édition 276 – Mars 2021



Photo: Patricia Siebenmann

Portrait du membre numéro 10'000 à partir de la page 14

« Quand j'aurai enfin
mon PPL en poche, je vais passer
le plus de temps possible dans les airs. »



AOPA SWITZERLAND

Invitation

à la **57^e assemblée générale ordinaire de l'AOPA Switzerland**
Samedi, 12 juin 2021, 11h00 à l'aérodrome de Birrfeld LSZF
ou virtuellement

La décision si l'AG doit être tenue virtuellement ou peut être tenue sur place sera prise à la fin du mois d'avril. Les membres recevront alors une notification correspondante.

Ordre du jour :

1. Constitution de l'AG et élection du secrétaire et des scrutateurs
2. Approbation du protocole de la 56^e AG du 20 juin 2020 (tenue virtuellement)
3. Rapport annuel 2020/2021
4. Bilan et compte de résultat 2020
5. Décharge au comité
6. Elections
7. Activités 2021/2022
8. Divers

Le bilan et le compte de résultat 2020 ainsi que le procès-verbal de la 56^e AG seront bientôt disponibles sur notre site internet <https://aopa.ch> et seront également à votre disposition lors de l'assemblée générale.

Les requêtes pour l'assemblée générale sont à soumettre au comité avant le 28 mai 2021. Les demandes qui ne seront pas soumises à temps ne seront pas traitées lors de l'assemblée générale.

Meilleures salutations et à bientôt,
AOPA Switzerland

Au nom du comité

Daniel Affolter, Président

Contenu

Éditorial	5
Nouvelles & Manifestations	6
Reportage: Flight Safety Webinaires	8
Informations spécialisées de l'AOPA: Les autres leçons tirées du rapport d'accident du SESE au sujet du HB-HOT	10
Portrait de notre 10'000 ^e membre	14
Vie aéronautique en Suisse	16
Hommage à Werner Eichenberger	19
International News & IAOPA	22
Petites annonces	24

Impressum



Éditrice:

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

Rédaction & Traduction:

Communication AOPA, kommunikation@aopa.ch (rédaction)

Patrick Deville, pcmdeville@gmail.com (traduction)

Mise en page:

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

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.

« Assurer et poursuivre le développement :
Ce sont nos objectifs »



Éditorial

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

Le 1^{er} avril 2021 (et je ne plaisante pas) est à nos portes et avec lui commence non seulement le deuxième trimestre de 2021, mais aussi – et qui l'aurait cru il y a un an – la deuxième année de la pandémie de COVID-19. Malgré la vaccination et de meilleures méthodes de traitement, le virus et, par la suite, le Conseil fédéral nous tiennent fermement sous leur emprise. Nous connaissons l'impact drastique sur chacun d'entre nous. Un élément qui menace presque d'être perdu est le fait que la crise n'a pas entraîné un ralentissement des nouvelles réglementations, ordonnances, etc., mais qu'au contraire, surtout au niveau européen, des réglementations sont émises qui contournent ou restreignent les meilleures pratiques. Il n'y a aucun signe de crise au sens d'une diminution de la législation. Nous, à l'AOPA Switzerland – avec l'IAOPA (AOPA Europe), faisons face à ce défi et nous nous engageons pleinement pour vous, nos membres et l'aviation générale, même en ces temps particuliers. En outre, l'essentiel de notre travail consiste à assurer le fonctionnement continu pour vous, en tant que membres et parties intéressées, et à développer continuellement notre organisation, comme d'habitude.

Cette année, notre Flight Safety Seminar s'est déroulé et se déroule toujours sous forme numérique, compte tenu des contraintes de temps. Le succès rencontré jusqu'à présent nous a montré que ces webinaires répondent à un besoin et nous continuerons à les proposer de temps en temps à l'avenir.

Nous sommes encore plus impatients de vous rencontrer dans la « vraie » vie. Au moment de la



rédaction de cet éditorial, on ne sait pas encore si nous devons à nouveau tenir l'assemblée générale de manière virtuelle ou si nous pourrions nous réunir en personne. Nous prendrons la décision correspondante à la fin du mois d'avril 2021. En tout état de cause, l'assemblée générale de cette année se tiendra le 12 juin 2021.

Dans ce numéro du rapport de position, vous trouverez des informations sur le développement de nouvelles technologies, des évaluations d'experts sur les développements en matière de vol et un portrait de membre. Nous serions heureux de continuer à accueillir de nombreux nouveaux membres. Inscrivez-vous si vous n'êtes pas encore membre, ou demandez à vos collègues sur les aérodromes s'ils sont déjà membres de l'AOPA Suisse. L'adhésion ne procure pas seulement de nombreux avantages, elle offre également une protection juridique importante.

En cette année étrange, nous nous réjouissons également de voyager avec vous et nous vous souhaitons une saison de vol sans accident, avec toujours assez d'air sous les ailes.

Daniel Affolter
Président du comité

Nouvelles & Manifestations

AERO Friedrichshafen : 14 au 17 juillet 2021

Cette année, l'AERO Friedrichshafen est programmé comme une « édition d'été » du 14 au 17 juillet 2021. En raison de la pandémie de COVID-19, il n'est pas possible d'organiser l'AERO en avril. Roland Bosch, directeur de la division AERO, et Tobias Bretzel, chef de projet, déclarent : « Nous voyons dans ce nouveau concept une excellente occasion de réunir toute la famille GA sous des températures estivales. » Informations sur www.aero-expo.com.

Assemblée générale 2021

La 57^e assemblée générale de l'AOPA Suisse aura lieu le 12 juin 2021. La décision si l'AG doit être tenue virtuellement ou peut être tenue sur place sera prise à la fin du mois d'avril. Les membres recevront alors une notification correspondante.

Fly-Out 2021 : du 23 août au 2 septembre.

Cette année, il devrait avoir lieu : Le vol vers la Russie. Il conduira les participants à Moscou via Tallinn, Saint-Petersbourg et Novgorod. Le voyage de retour est prévu via Tula, Bryansk, Minsk et Brest (Belarus). Dix jours sont prévus pour ce voyage prolongé. Les membres peuvent s'inscrire en ligne à l'adresse www.aopa.ch et seront informés si l'excursion aérienne peut avoir lieu comme prévu.

Police de l'air : 24 heures sur 24

Depuis janvier 2021, les Forces aériennes suisses sont prêtes à intervenir 24 heures sur 24. Les pilotes peuvent donc effectuer une « Hot Mission »,



Photo : www.aero-expo.com

même au milieu de la nuit. Pendant l'été, les Forces aériennes suisses partent en mission chaude depuis Emmen. Les nouvelles procédures ont été mises à l'épreuve en mars.

La lutte pour le jet

La décision sur les avions de combat que la Suisse achètera doit être prise au cours de l'été. En lice, le fournisseur actuel Boeing avec le successeur du F/A-18, le groupe allemand Airbus avec l'Eurofighter, Dassault avec le Rafale et Lockheed Martin avec le bombardier furtif F-35. Le Conseil fédéral devrait procéder à la sélection du type à la fin du mois de juin et décider à qui sera attribué le contrat d'une valeur de six milliards de francs.



Kjeller, Norvège

Photo: Angel Luciano

Combustible durable

Un avion de passagers propulsé à cent pour cent par du carburant durable (SAF): Airbus veut réaliser une étude à ce sujet. Le test doit être effectué sur un avion A350. Dans le cadre du projet actuel, Airbus étudie les effets sur les moteurs à turbine à gaz lorsqu'ils fonctionnent entièrement en SAF. Un premier vol d'essai a déjà été effectué à la mi-mars.

Trafic aérien intérieur électrique prévu

Outre les constructeurs d'avions, les gouvernements ont également de plus en plus recours aux nouvelles technologies. La Norvège prévoit de mettre en réseau 16 aéroports situés près

du cercle polaire arctique avec des avions à propulsion exclusivement électrique. D'ici 2040, tous les avions exploités sur le territoire national devront voler de manière purement électrique.

Petites Annonces – pour les membres de l'AOPA uniquement

Vous souhaitez vendre, acheter, partager ou recommander quelque chose? La cotisation annuelle pour l'adhésion à l'AOPA Suisse comprend des publicités sur le site web de l'AOPA www.aopa.ch et dans le magazine Position Report. Les membres peuvent saisir leurs annonces directement en ligne pour placer leurs offres ou leurs questions.

Flight Safety Seminar 2021 pour la première fois sous forme de webinaire

Un monde qui change exige de nouvelles découvertes et des solutions inhabituelles. Les premiers mois de 2021 l'ont montré une fois de plus. C'est pourquoi AOPA Suisse innove afin d'assurer la continuité de ses opérations et de ses services aux membres au cours de la deuxième année du COVID-19.

Pour la première fois dans l'histoire de l'AOPA Suisse, l'organisation organise cette année son populaire Flight Safety séminaire sous forme de webinaire. Les circonstances passées et actuelles entourant la pandémie de COVID-19 n'ont pas seulement eu un impact sur l'expérience de vol. Des activités populaires comme le séminaire sur la sécurité des vols sont également touchées.

Réunions virtuelles

Qui aurait pensé il y a un an que les bureaux à domicile obligatoires, les restrictions de contact et les rassemblements de plus de cinq personnes en privé ne seraient toujours pas autorisés en Suisse au premier trimestre 2021? Mais c'est exactement ce que l'on constatait déjà à la fin de l'année dernière. C'était clair: le séminaire annuel sur la sécurité des vols ne pouvait pas avoir lieu cette année dans le cadre habituel. Le conseil d'administration et la direction de

l'AOPA Suisse ont donc cherché des solutions – et ont décidé d'offrir le séminaire virtuellement à tous les membres et autres parties intéressées. Cette opération s'est déroulée en quatre parties d'une heure, ce qui a permis de présenter la présence numérique sous forme de bouchées faciles à digérer.

Analyse des accidents, Procédure pénale, Gestion des ressources de l'équipage

Les premiers événements ont eu lieu sur les thèmes «Analyse des accidents: préparation du vol et plan B», «Procédure pénale – qu'est-ce que ça peut me faire?» et «Crew Resource Management» et ont connu un grand succès. «Merci beaucoup pour l'excellente présentation à la FSS de l'AOPA, c'était très passionnant et instructif!» et «Merci beaucoup pour l'excellent travail et le premier épisode bien fait de ce webinaire» ne sont que deux des commentaires des participants.

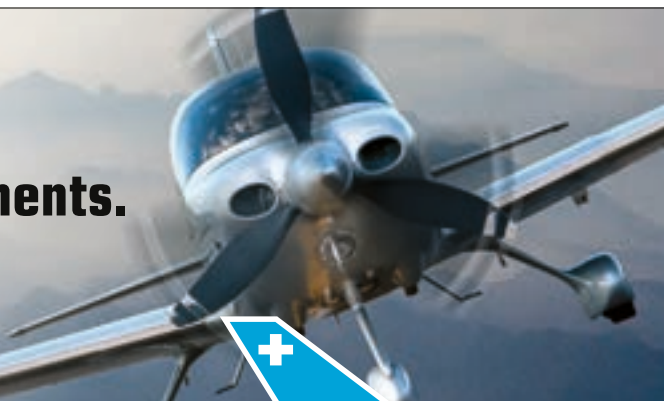
«*Merci beaucoup pour l'excellent travail et le premier épisode bien fait de ce webinaire.*»

Le prochain et dernier événement, le 7 avril à 18h30, aura pour thème «Le défi de la navigation VFR moderne». En mettant l'accent sur le support électronique, ce sujet sera abordé dans le cadre d'un débat avec des pilotes expérimentés et de jeunes pilotes. Informations sur www.aopa.ch. ◆



Photo: Chris Montgomery

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



www.avionitec.ch

Les autres leçons tirées du rapport d'accident du SESE au sujet du HB-HOT

Le crash du HB-HOT le 4 août 2018 a été l'un des pires accidents de l'aviation suisse. La sympathie pour la souffrance des personnes endeuillées était et reste grande. Mais malheureusement, comme après chaque accident, la recherche des coupables a commencé immédiatement. Et, comme on dit, les coupables doivent être punis. Le premier pas dans cette direction a été fait avec le rapport final du SESE n° 2370. La deuxième étape, à savoir les poursuites et les condamnations pénales et civiles, reste à venir.

Texte : Daniel Affolter, Président de l'AOPA Switzerland

Le rapport final du SESE (Service suisse d'enquête de sécurité) n° 2370 (rapport final pour faire court) montre d'une part comment l'accident s'est très probablement déroulé et ce que l'on peut en tirer. D'autre part et cela est moins clair pour beaucoup, le rapport final montre qu'il y a aussi un problème dans la procédure du SESE elle-même. En d'autres termes: non seulement l'aviation peut en tirer des leçons, mais le SESE devrait tout particulièrement en faire de même.

« Non seulement l'aviation peut en tirer des leçons, mais le SESE devrait tout particulièrement en faire de même. »

Une situation juridique particulière implique une responsabilité

Les droits et les devoirs du SESE sont régis par l'ordonnance sur les enquêtes de sécurité dans le domaine des transports (OEIT), qui à son tour est basée sur le règlement européen (UE) n° 996/2010. Une disposition fondamentale du SESE se trouve à l'article 9 OEIT (« Indépendance »), qui se lit comme suit: « Le SESE et ses membres agissent sans être liés par des instructions ». En d'autres termes, le SESE n'est soumis à aucun contrôle, ni du Parlement (bien qu'elle soit une commission extra-parlementaire), ni du Conseil fédéral, ni du DETEC (qui est le seul interlocuteur administratif). L'une des conséquences de cette situation est que ses rapports finaux ne sont pas facilement susceptibles d'être examinés par un tribunal – à moins que d'autres intérêts juridiques n'aient été violés dans le rapport final. Non, les rapports finaux sont valables en l'état. Dans un Etat de droit comme la Suisse estime qu'il est, c'est une position particulière d'une importance extraordinaire.

« Le SESE assume-t-il également la responsabilité extraordinaire liée à cette exception ? »

Le SESE assume-t-il également la responsabilité extraordinaire liée à cette exception ? Jugez par vous-même : ce que l'avocat Philip Bärtschi déclare dans le Cockpit 2-2021 (p. 24) est exact : « il (le SESE) ne se lasse pas de mentionner qu'il est 'insensible' en ce qui concerne la critique des personnes concernées. C'est problématique ». Il est certain que toute personne qui peut agir de manière incontrôlée, comme le fait le SESE, devrait être particulièrement sensible aux préoccupations, critiques, suggestions des personnes concernées, car elles ne peuvent pas se défendre. Elles (personnes privées et entreprises) sont, pour ainsi dire, à la merci du SESE (le représentant de l'État avec la prime correspondante).

On peut trouver des exemples dans le rapport final n° 2370, par exemple

- Les droits individuels des pilotes décédés sont bafoués, car les éclaircissements apportés sur les circonstances personnelles au cours des 43 dernières années n'ont aucun lien causal avec l'accident. Une exposition

inutile et non pertinente du défunt. Justement : les morts ne peuvent pas se défendre.

- L'affirmation de SESE, ou plutôt l'insinuation, selon laquelle « il est évident que l'habitude des équipages de conduite, très répandue dans le secteur aérien, de ne pas se conformer systématiquement aux règles reconnues et légales de l'aviation ou de prendre des risques élevés ». « L'affirmation, selon laquelle l'habitude d'enfreindre les règles en tant que facteur systémique contribuant à l'accident » n'est pas clairement prouvée et constitue en fait un affront non seulement pour la personne décédée, mais aussi pour les nombreux pilotes qui ont exercé leurs fonctions consciencieusement et légalement au sein de l'association Ju Air sans plainte pendant des décennies. À part cela, le SESE accuse l'armée de l'air et l'employeur des deux pilotes concernés d'avoir employé des pilotes irresponsables. À qui cela profite ?
- La manière et le ton avec lesquels le SESE attaque et rabaisse l'Office fédéral de l'aviation civile OFAC n'est pas digne d'une commission extra-parlementaire et sera au mieux accueillie par un hochement de tête, mais dans le cas le plus probable, elle sapera l'autorité de l'OFAC. Il est certain que cette attitude ne contribue en rien à accroître la sécurité.

De nombreuses autres incohérences pourraient être énumérées. Mais mon principal souci ici est de montrer que les autorités qui ne sont sou-

« La sympathie pour
la souffrance des
personnes endeuil-
lées était et reste
grande. »

Photo: Kevin Lang



**JET & PROP
HISTORIC FLIGHT
MAINTENANCE**



Unser Mai
Flughafens
angeschlos
BAZL zug
CH.MF.40

Wir sind d
Bsp. Bücke
in Holz- un
zeitgemäss

Wir übernehmen Wartungsarbeiten, Jah
grades. Bei uns ist Ihr Flugzeug in ers
Ihnen. Lernen Sie uns kennen, kommen
ten Arbeiten mit Ihnen zu besprechen.

So erreichen Sie uns: +41 79 123 33 6

mises à aucun contrôle sont appelées non seulement à interroger de manière critique les personnes et les entreprises à leur merci, mais aussi à faire de même pour elles-mêmes. Cela contribuerait certainement à l'acceptation du SESE dans la situation actuelle. ♦

aintenance Betrieb befindet sich direkt auf dem Gelände des **St. Gallen Altenrhein (LSZR)** und ist am Rollwegsystem angeschlossen. Die Historic Flight Maintenance HFM GmbH ist ein vom Luftverkehrsministerium zugelassener Unterhalts- und Wartungsbetrieb nach Part MF 21.014 bzw. CH.CAO 1018.

Wir sind Spezialisten für **historische Propellermaschinen** (wie z. B. Cessna, Piper Cub) speziell aber auch für stoffbespannte Flugzeuge in der Original- oder Stahlrahmenbauweise. Selbstverständlich betreuen wir auch moderne Flugzeuge wie Cessna, Mooney oder Spezialmaschinen.

Wir übernehmen Inspektionskontrollen LTA's, SB's aber auch Modifikationen oder Upgrades in den Händen, denn es liegt uns am Herzen genau wie Ihnen, Sie vorbei oder schreiben Sie uns, wir freuen uns die nächsten Tage bei Ihnen zu sein.

6 ♦ info@hf-maintenance.com ♦ www.hf-maintenance.com

L'AOPA Switzerland s'agrandit : notre 10'000^e membre

Texte : Patricia Siebenmann

Je m'appelle Patricia, je suis consultante indépendante en communication dans ma propre agence de publicité à Zurich. J'ai étudié et obtenu mon diplôme de journaliste à Berne et à Fribourg, avec une formation complémentaire en publicité et en « Copywriting ».

Le rêve de voler « de mes propres ailes »

Le rêve de voler « de mes propres ailes » me hante depuis plus de 20 ans. Pour mon cinquantième anniversaire, je me suis offert la formation comme cadeau. C'est après avoir parlé avec le père de mon partenaire, un ancien pilote privé, que ma passion pour le vol s'est ravivée. Il n'a pas fallu longtemps avant le vol d'initiation effectué par un temps printanier parfait à Wangen Lachen. Après cela, il fallait que je me lance et j'ai accepté le défi. J'aime me fixer des objectifs ambitieux, mais à l'époque, je ne savais pas à quel point cette formation serait complexe.

« *Le meilleur moment pour moi est toujours : Lâcher les freins, pleine puissance et ensuite rotation !* »

Dans certaines matières théoriques, au début c'était du chinois pour moi (QNH, QFE, QFF ?) et j'ai dû tout d'abord réapprendre à étudier et j'aurais très bien pu me passer des périodes d'examen. Mais maintenant que j'ai réussi la théorie, je sais que c'est faisable. Et depuis mon premier solo, il n'y a pas de retour en arrière envisageable.

Le meilleur moment pour moi est toujours : « Lâcher les freins, pleine puissance et ensuite rotation ! ». Voler dans un Cessna 152 à au moins 1'000 pieds au-dessus du sol et observer la scène lointaine : quel privilège ! Par beau temps, faire un petit détour par Locarno pour manger la meilleure pizza de l'aérodrome après un rafraîchissement au Lac Majeur et revenir chez soi pour se rafraîchir dans le lac de Zurich. Je pense que c'est ce qui rend le vol si fascinant. Une toute nouvelle perception de la géographie, de la nature, du temps. Un instructeur de vol a dit un jour, une belle chose : « Personne ne peut vous enlever l'expérience que vous avez déjà eue. Profitez de chaque vol ! » De plus, grâce à l'aviation j'ai rencontré des personnes partageant les mêmes intérêts et j'ai pu me faire de nouveaux amis.

Ma formation était tout sauf simple. Au début de la formation, j'ai eu un accident de voiture sans être fautive, avec un délit de fuite et un traumatisme craniocérébral. 13 mois plus tard et peu

après le premier examen théorique, une autre collision par l'arrière, qui a entraîné une nouvelle interruption de la formation. Et puis il y a eu le premier confinement: notre aérodrome a été l'un des premiers à devoir fermer par une météo superbe.

Mais cela signifie aussi que vous ne pouvez et ne devez pas abandonner lorsque la vie vous met des bâtons dans les roues.

Quand j'aurai enfin mon PPL en poche, je vais passer le plus de temps possible dans les airs. Un rêve est de descendre la côte ouest des États-Unis, ou de Los Angeles jusqu'au légén-

« Quand j'aurai enfin mon PPL en poche, je vais passer le plus de temps possible dans les airs. »

daire « Airport in the Sky » sur l'île de Catalina. Mais en fait, « Lâcher les freins, pleine puissance et rotation ! » et un petit tour au-dessus du lac de Walenstadt me suffit. ♦



Vie aéronautique en Suisse

L'école de pilotage sur avion électrique de Marco Buholzer est située à Schänis, au pied des Alpes. Ici, en Suisse, les personnes intéressées peuvent débiter une formation PPL sur le premier avion électrique certifié par l'AESA au monde.

Une école de pilotage sur avion électrique: cela semble passionnant – et presque futuriste. Comment une telle idée peut-elle se concrétiser de nos jours?

Marco Buholzer: le futur est souvent déjà là, seulement injustement réparti. J'ai commencé par des expériences avec des modèles réduits d'avions électriques en 1983. Même à cette époque, de nombreux experts disaient qu'une telle chose ne fonctionnerait pas, de toute façon. Comme la technologie des batteries a toujours été l'un de mes centres d'intérêt, j'ai constamment suivi tous les développements dans ce domaine.

En outre, j'ai toujours suivi les nouveaux développements passionnants dans le secteur de l'aviation. C'est ainsi que je me suis intéressé à l'avion électrique de Pipistrel, qui était en cours de développement. En tant qu'entrepreneur de longue date, je suis habitué à prendre des risques et de rester fidèle à mes idées. Même si le milieu en rit. Depuis novembre 2018 avec Marc Corpataux, nous avons accompagné la certification AESA du Velis. Et en septembre 2020, nous avons mis en service le premier avion certifié à Schänis.

Cet été, nous avons prouvé que l'avion fonctionne avec notre vol record du monde de Schänis à l'île de Norderney dans la mer du Nord.

Quels sont les pilotes potentiels qui souhaitent intégrer une école de vol sur avion électrique?

L'avion doit être piloté exactement de la même manière que la version avec moteur à combustion, à l'exception du mode de propulsion. C'est pourquoi nous nous en tenons également au programme habituel, comme pour toute formation PPL. Nous pouvons voler en mode électrique une bonne moitié de la formation PPL. L'autre moitié et l'examen sont réalisés sur la version à combustion du Virus de Pipistrel. La même cellule, mais équipée d'un moteur Rotax. Nous constatons que de nombreux pilotes dont la licence de pilote privé a expiré veulent voler à nouveau – mais seulement sur avion électrique. Pour la première fois, il est possible de voler avec un avion qui ne fait presque pas de bruit. En outre, nous essayons de proposer une école de pilotage quelque peu différente et moderne dans d'autres domaines également.

Que signifient les écoles de pilotage supplémentaires sur avion électrique pour l'aviation générale en Suisse?

Il est prévu que dix écoles de pilotage volent avec des avions électriques. Le programme est déjà en place. Il a été développé par Marc Corpataux avec le soutien de l'OFAC. Les écoles de pilotage peuvent louer les Velis Electro au lieu de les acheter et ainsi essayer cette nouvelle technologie sans risque. En outre, cela permettra de créer un réseau de bornes de recharge à l'échelle nationale. Cela signifie que des vols plus longs

vers d'autres aérodromes sont déjà possibles en réalité.

Les douze derniers mois ont été et sont encore un défi important pour presque tout le monde, en particulier pour de nombreuses entreprises. Comment vous êtes-vous débrouillé ?

Comme presque toutes les écoles de pilotage, nous constatons une forte demande de formation au cours de cette année. Malgré plus d'un mois de « Covid-Grounding » décrété, nous avons volé plus que l'année dernière. De nombreuses personnes passionnées d'aviation ont utilisé leur temps libre pour réaliser leur vieux rêve de voler elles-mêmes.

Quelles sont les opportunités qui pourraient être saisies pour l'avenir de l'aviation générale ?

Outre la manie de la réglementation qui prévaut depuis de nombreuses années et les coûts souvent très élevés ou les restrictions qui y sont associés, de nombreux pilotes ont jeté l'éponge ou ont rallié le camp de l'aviation légère (UL). Le développement technologique se fait donc principalement dans le secteur de l'aviation légère (UL), tandis que la flotte certifiée de l'aviation générale devient technologiquement obsolète et perd régulièrement des pilotes.

L'avion électrique offrira la possibilité de voler de manière plus rentable dans un avenir proche,



Vol d'essai à 4'200 pieds dans la région de Speer/Federispitz

Photo : www.elektroflugschule.ch

malgré la certification et la réglementation. Le développement des batteries permettra également au cours des cinq prochaines années, des vols d'une durée jusqu'à deux heures. Cela couvrira la majorité des vols de l'aviation privée dans le secteur des loisirs.

Cependant, je considère que l'argument le plus important en faveur de l'avion électrique est la réduction massive du bruit, surtout lors de la phase de formation. À une distance de 150 m, on entend à peine l'avion. Le problème du bruit aux alentours des aérodromes est un problème important et bien connu. L'acceptation des sports bruyants par la population est en constante diminution. Avec l'avion électrique pour la formation de base, nous constatons que nous pouvons apporter une contribution importante pour un avenir de l'aviation générale chez les politiciens et la population. ♦



Entraînement électrique KW 60

Photo: www.elektroflugschule.ch

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

Hommage

Pensées pour Werner Eichenberger, une grande personnalité de l'aviation suisse

Peu de personnalités ont marqué la communauté aéronautique suisse pendant des décennies comme Werner Eichenberger. Depuis qu'il a acheté un Piper L4 en tant qu'apprenti (sans PPL) en 1946 avec son frère Rudolf jusqu'à sa disparition en octobre 2020, il s'est inlassablement dévoué corps et âme à l'aviation.

Texte : Daniel Affolter, Président de l'AOPA Switzerland

Qui ne connaît pas l'école de pilotage Eichenberger, l'aérodrome de Buttwil qui a été créé principalement grâce à lui et les innombrables présentations et contributions lors de nombreuses occasions. Il a formé d'innombrables pilotes et donné de précieux conseils à encore plus de personnes. Pendant 21 ans (de 1983 à 2004), il a donné son énergie infatigable, ses connaissances et son amitié à l'AOPA Switzerland. Le président de l'époque, Rudolf Gerber, a rendu hommage à ses services envers l'AOPA Switzerland et l'aviation générale dans le Pos Rep n° 193. Grâce aux efforts de Werner Eichenberger, Phillipe Hauser est devenu notre CEO.

Werner Eichenberger était un visionnaire et souvent très en avance sur son temps. Certaines choses qui nous paraissent aujourd'hui évidentes, il les a initiées ou essayées en vain pour les mettre en œuvre. Par exemple, dès 2008, il a reconnu le potentiel des technologies de l'infor-

mation modernes comme outil d'enseignement de la théorie du PPL. Il a acquis les connaissances pour la programmation correspondante (PowerPoint et Apple software) en auto-formation et a amené de nombreux « spécialistes de l'informatique » au désespoir avec ses questions précises.

Après l'année 2010, il a essayé de commercialiser les modules théoriques correspondants, mais il a rencontré l'ignorance plutôt que l'acceptation. Par exemple, juste à ce moment-là, l'AESA a publié un règlement dans lequel la formation en présentiel (en salle de classe) était généralement obligatoire pour la partie théorique et la formation à distance était très restreinte. Aujourd'hui, à l'ère du travail à domicile et des vidéo-conférences, c'est une folie presque incroyable. Werner Eichenberger n'était pas impressionné par de telles bêtises et cherchait toujours à les éliminer. Nous ne l'oublierons pas et il restera un modèle pour nous tous.

Hommage : Werner Eichenberger

Texte : Philippe Hauser, CEO de l'AOPA Switzerland

L'après-midi du 28 juillet 1986, je devenais de plus en plus nerveux, car mon vol d'examen PPL à l'aérodrome de Buttwil approchait. À l'époque, beaucoup de choses étaient différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui. Avec seulement 38 heures de vol au total, effectuées en dix semaines, les deux premiers des trois atterrissages de précision ont dû être effectués en solo sous les yeux de l'examineur. Puis l'examineur est monté à bord et un court vol de navigation incluant des manœuvres de pilotage a été exigé. C'était tout. Même la formation théorique ne devait pas encore être achevée.

Mon examinateur était Werner Eichenberger, qui était probablement considéré comme une personnalité tout à fait correcte mais aussi sévère. Personne ne pouvait actionner le palonnier à sa satisfaction et tenir le manche correctement. Moi aussi, j'ai eu droit à ses critiques.

Le décollage du Cessna 152 s'est déroulé sans problème. Tout semblait bien se passer. M. Eichenberger (à l'époque, je ne le tutoyais pas encore) n'avait jusqu'à présent rien de significatif à redire, ce qui pouvait déjà être considéré comme un succès. Mais le vol d'examen a soudain pris une tournure imprévue. Après une bonne vingtaine de minutes de vol, on m'a demandé de rejoindre la boucle (360°) « verticale terrain » (qui existait

encore à cette époque) de l'aérodrome de Buttwil pour un tour de piste main droite. Lors du 360° « vertical terrain » je suis descendu à l'altitude de la « vent arrière », ce qui a été une catastrophe absolue pour lui. Il est devenu très nerveux et avait hâte que l'on se pose. Il voulait également que je me parque le plus vite possible. Avant même que je puisse couper le moteur sur le parking, il a appelé mon instructeur qui nous observait, puis il s'en est pris à lui, convaincu que ce dernier m'avait mal formé.

Une réduction d'altitude lors du 360° « vertical terrain » était inacceptable, a-t-il grondé. L'instructeur est resté là et sans un mot a pris note des réprimandes, alors que je ne savais toujours pas si j'avais réussi. Lorsque M. Eichenberger s'est calmé, il est parti sans me communiquer le résultat de l'examen. J'ai dû me dépêcher pour le rejoindre et lui demander son verdict. La réponse a été nette et claire : « Oh oui, c'est vrai, Monsieur Hauser. Vous avez réussi, mais pas l'instructeur. »

Neuf ans plus tard, j'ai également travaillé comme instructeur de vol dans son école de pilotage. J'ai appris à apprécier sa précision et sa persévérance, mais aussi sa grande humanité et son énorme savoir-faire à leur juste valeur. Merci, Werni de m'avoir tant appris.



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

International News & IAOPA

Connecting with colleagues

AOPA Germany has many Online events that can be attended as member and as non-member. If you are looking to use the time being and to connect with fellow pilots, have a look at the extensive list of online courses, trainings and workshops: <https://aopa.de/events/list/>.

AOPA Talks

AOPA Austria conducts regular talks which can be watched on their website. It will keep you informed, entertained, and provides you with an insight into the topics regarding GA in our neighboring countries: www.aopa.at.

Order the 2021 IGOM online

The IATA Ground Operations Manual (IGOM) standardizes ground handling processes and procedures to reduce the complexity between working with multiple airlines, airports and ground service providers. Standardizing ground and ramp operations for airlines can help drive down costs, reduce the risk of aircraft damages and simplify training requirements. The manual has been updated with the new processes, rules and requirements including to COVID-19 content and published now: www.iata.org.

Activity remains mixed

According to recent numbers, business aviation activity remains mixed, with North American operations showing signs of improvement, down just 12 percent in February from a year earlier, while European operations dropped 31.7 percent at the same time, according to business

aviation analyst International. In Europe, flights across all aircraft categories were down year-over-year in February, with large jet activity plunging 43.9 percent and turboprop operations down 28.3 percent. Light jets marked the smallest year-over-year drop, with operations down 21.3 percent from February 2020.

More opportunity for General Aviation

Meanwhile, in the Aviation Week, Molly McMillin answers the question if reduced airline capacity



E-Learning is key for many in 2021



«Airshows should have access to vital relief.»

Photo: Simon Fitall

gives General Aviation and business jets more opportunity with a sounding ‘yes’: “Opportunities in private aviation are already taking place. Business aviation has fared better than commercial travel, with global business aviation activity back to 85% of pre-COVID-19 levels.”

Read more on www.aviationweek.com.

AOPA: Airshows to have access to vital relief



In the United States, a coalition of general aviation organizations wrote to congressional committee leaders as to why airshows should be given the same consideration as concerts, movie theaters, museums, and other venues in the distribution of federal pandemic relief. Eric Blinder reports on aopa.org: “The March 17 letter was signed by AOPA, the National Business Aviation Association, the General Aviation Manufacturers Association, the Experimental Aircraft Association, the National Air Transportation Association, and Helicopter Association International. The letter stated that these events provide the larger general aviation community with an opportunity to familiarize the public with general aviation and local airports and provide outreach to those who might otherwise have no exposure or understanding of the value and importance of aviation in their communities.”

Read more on www.aopa.org.

Safety Tips on Video

AOPA USA also has an Air Safety Institute’s Safety Tip series in a Youtube playlist.

Check it out in one of these home-bound days: <https://bit.ly/3cThCZl>.

Photo: Simon Abrams

Petites annonces

Achetez, vendez, échangez, recherchez

Les membres placent gratuitement de petites annonces (publication dans la langue d'origine).
Veuillez nous contacter via www.aopa.ch ou office@aopa.ch.

Citation Jet CJ C525

1993, TT 6200, 5820 LDG, 6 Pax-Seats, 4'717 kgs MTOM, Tamarack Winglets, FJ44-1A, Honeywell EFIS EADI EHSI, FMS GNS-X, GTN750, LPV converter, 2xGTX330, BK MFD WX-Radar, ELT RC200, ADF, DME, RA. US\$ 880'000.00. Thomas Hiestand, thomas.hiestand@aviatis.ch, +41 79 373 67 64

Gesucht

Verein Haltergemeinschaft HELBA sucht IFR Pilot für Cessna F177-RG Cardinal, HB-CGM, 4 Plätze, 200 HP, 135 kts, 60 USG, Garmin Avionik (2xG5, G530 RNAF, ADSB) Stormscope, Powerflarm, S-Tec Autopilot. Kurt Grünig, kurt.gruenig@yetnet.ch

Gesucht

Kleine Gruppe sucht neue Piloten für IFR Reisemaschine mit Turbolader und Zulassung bis FL240. Mooney M20K, HB-DGI, LSZH, EFIS Aspen EFD 1000 PDF, Garmin 530W, Autopilot, Prop-deice, Oxigene. Bilder unter dgflyers.ch. Beat Dübendorfer, beat.duebendorfer@bluewin.ch

Partner gesucht

Unsere schöne Airvan sucht Partner, die dieses unglaubliche 8-sitzige Fun-Business-Familienflugzeug fliegen möchten. Niedrige Betriebskosten, grosse Reichweite mit guten Geschwindigkeiten machen dieses Flugzeug zu einem interessanten Objekt. Full IFR mit G500/G650 und G750 Panel. Cargo-Pod, Para-Club Konfiguration und HB-Reg sind möglich.
+41 78 613 84 72, m.wuttke@me.com



Gesucht

Warbird Replica oder Ähnliches, unfertig oder angefangen, auf UL oder experimental Basis, möglichst komplett. Ruedi Burgstaller, ruto@bluewin.ch

Zu verkaufen

Socata TB21 for sale. N-reg. IFR. YOM 1991. 3-blades Hartzell, Top FL250, 5.5h / 1'100NM range @55%, 170kts cruise. Total time 2800h, engine SMOH 30h. Avidyne 540/440 IFR. KFC 150 AP, Sat WX, prop de-ice, O2 installed. Price CHF 150K. Call Placido 079 407 04 28 or write placido@outlook.com

Empfehlung

Fluglehrer VFR/IFR, EASA und FAA, verfügbar ganze CH, Cirrus CSIP alle SR-Modelle Avidyne/Perspective, VisionJet SF50, Ferry-Flüge, MOU-Ausbildung Wheels auf Ihrem Flugzeug, MOU auf Ski, PA46-500. Martin Gautschi, +41 79 438 46 29, gautschim@bluewin.ch

Zu verkaufen: Halteranteil 25% Cirrus SR22TN

25% Anteil Cirrus SR22TN Turbo G3 zu verkaufen, hangariert in Zürich, technisch auf neuestem Stand, new paint, Iridium Datalink, LED-lights, digital fuel quantity indications Beringer Brakes, 4-Blatt Prop. etc., 65'000 CHF, Martin Gautschi, +41 79 438 46 29, gautschim@bluewin.ch



Etwas Besonderes!

Wir fliegen mit einer «Beech Bonanza V35 TSIO» humanitäre Einsätze! 2020 wurde fast alles auf 0h überholt. Hier einige Daten: 175 kn Reiseflug, 285 PS Turbo! 120 Gal. Fuel, Doppelsteuer, 29'990 ft Gipfelhöhe, Sauerstoff etc. Wir suchen jemand, der den Flieger ganz oder einen Anteil kaufen würde, ggf. mit einer «Back-Lease» für unsere Einsätze. Preis auf Anfrage, verhandelbar. Matthias Wuttke, m.wuttke@me.com



Telex PC4

Intercom 4 personnes d'occasion panel mounted. Permet d'écouter de la musique et d'isoler le pilote des passagers. A vendre suite à un avionique upgrade. Fonctionnait parfaitement au moment du démontage. Prix : 150 CHF. Laurent Schuler, lschuler0@gmail.com

EASA/FAA Lizenzen - SEP/TAA - VFR/IFR

EASA: Jahrescheckflüge, Einweisungen, Umschulungen, IFR Schulung. FAA: Flight Review (BFR), IR Prof. Check (IPC) - GTN650/750/G1000 NXi - AirBusinessCenter - FAA and TSA approved. Raum Basel - Birrfeld - Zürich. www.flyabc.ch. paul.flyabc@bluewin.ch - 079 285 46 60 - AOPA member 1241

