



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Édition 275 – Décembre 2020

*« Comment l'aviation générale
a-t-elle vécu ou survécu à l'année 2020 ?
Étonnamment bien. L'année 2021 devrait,
espérons-le, nous débarrasser d'une grande
partie de ces situations éprouvantes et nous
amener un peu de normalité. »*

Daniel Affolter, Tour d'horizon 2021, p.14



Photo: Tadeu Jnr/Unsplash



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: Les aérodromes régionaux en Suisse en l'année 2020	8
Information de l'AOPA: Tour d'horizon 2021	14
Portrait: Un vent de face particulièrement fort souffle à Zurich	16
Activité aérienne en Suisse	20
International News & IAOPA	22
Petites annonces	24

Cadeaux de Noël à l'AOPA-Shop

Les jours de Noël approchent. Vous souhaitez vous offrir ou offrir à un collègue, un membre de votre famille ou un ami un cadeau très spécial ? Par exemple, les lunettes de soleil CARUSO ou un abonnement au magazine américain AOPA Pilot feront le plaisir de tout aviateur. Vous pouvez trouver les produits à : www.aopa.ch/deutsch/shop/.

Impressum



Éditrice:

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

Rédaction & Traduction:

Agora Schweiz, 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.

« Pour l'année à venir, c'est exactement ce
dout il s'agira : comment pouvons-nous
mener l'aviation générale vers un avenir
solide et moderne ? Je dois dire que je me
réjouis de cet avenir. Il offre de nombreuses
possibilités qui sont stimulantes et qui
vaut la peine d'être abordées. »

Daniel Affolter, Président AOPA Switzerland

Éditorial

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

L'année 2020 entrera dans les livres d'histoire, c'est incontestable.

Cette année a été riche en événements pour l'aviation générale, à la fois à cause et en plus de la situation du coronavirus. Au début de l'année, l'AOPA Switzerland a organisé ses événements habituels et appréciés tels que le séminaire sur la sécurité aérienne (FSS) et a mis tout en œuvre et avec succès pour soutenir les diverses préoccupations de l'aviation générale: entre autres le service de vol privé, le travail chez GASCO ou la demande de certifications actuelles et écologiques pour des avions modernes, remarquables et aérodynamiques.

« Vous, en tant que pilotes et propriétaires d'avions, avez fait énormément du travail pour traverser cette période. »

Puis vint le printemps et les gouvernements du monde entier ont réagi à la propagation du coronavirus par un verrouillage ou une fermeture et des restrictions de voyage. Comme toutes les entreprises et associations, l'AOPA a dû procéder à des changements rapides afin de poursuivre ses activités là où c'est possible. Vous, en tant que pilotes et propriétaires d'avions, avez fait énormément du travail pour traverser cette période. Je tiens également à remercier



tous les acteurs de l'AOPA et les partenaires concernés, qui ont réussi à obtenir rapidement et sans bureaucratie la prolongation des autorisations, à organiser des réunions par vidéo-conférence – et même à rendre possible un Fly-Out. Pour l'année à venir, c'est exactement ce dont il s'agira: comment pouvons-nous mener l'aviation générale vers un avenir solide et moderne? Cela concerne presque toutes les questions relatives à l'aviation, de l'enthousiasme des jeunes pour la profession de pilote et l'importance de l'aéronautique globale – et de la liberté de déplacement qu'elle implique – pour l'économie et la société, à la lutte pour une législation sensée et de nouveaux développements technologiques.

Je dois dire que je me réjouis de cet avenir. Il offre de nombreuses possibilités qui sont stimulantes et qui valent la peine d'être abordées. Rejoignez-nous! Pour ce faire, l'AOPA Switzerland a besoin de vous en tant que membres. Je me réjouis de vous compter nombreux parmi nos membres en 2021.

Daniel Affolter
Président du comité

Nouvelles & Manifestations

Position Report: Version numérique

Le numéro de décembre du Position Report sera produit et distribué exclusivement par voie électronique en raison des restrictions actuelles pour les éditions papier. N'hésitez pas à nous contacter pour nous faire part de vos suggestions! kommunikation@aopa.ch.

Dates 2021

Quelques dates pour l'année 2021 sont connues. Toutes les autres dates et les informations si les événements, avec concept de protection, sont réalisés sur place ou virtuellement, suivront sur www.aopa.ch et par bulletin d'information.

20 février 2021: FSS Suisse alémanique

Le prochain séminaire sur la sécurité aérienne aura lieu le 21 février 2021. Les informations et l'inscription se feront sur le site web, par courrier électronique et Newsletter. L'AOPA Switzerland se réjouit d'accueillir de nombreux participants!

21 au 24 avril 2021: Aero Friedrichshafen

Le Salon international de l'aérospatiale 2021 aura lieu du 21 au 24 avril 2021. Il se tiendra donc une semaine plus tard que prévu. Pour plus d'informations: www.aero-expo.com.

Début de l'été 2021: 57^{ème} Assemblée générale

La 57^{ème} Assemblée générale de l'AOPA Switzerland aura lieu en 2021. Nous communiquerons des informations sur la date et le lieu de l'événement

par Newsletter, dans le Position Report et sur le site web.

Reportée en 2022: IAOPA World Assembly Montreal

Dans le dernier Position Report, nous avons indiqué que l'Assemblée mondiale de l'IAOPA à Montréal serait reportée en 2021. Désormais elle ne se tiendra qu'en 2022. En raison des conditions actuelles, le risque de restrictions en matière de voyages et d'événements est jugé trop incertain pour que cette manifestation se déroule l'année prochaine.

Online-Learning pour les pilotes

Au cours de ces derniers mois, de nombreuses offres numériques sont proposées. Cela donne également aux pilotes la possibilité de participer à des cours qu'ils ne pourraient pas suivre sur place. Vous trouverez quelques idées à l'adresse suivante: www.aopa.org (www.aopa.org/training-and-safety/online-learning). Sous la rubrique « webinaires », les personnes intéressées peuvent accéder en permanence à des informations spécialisées intéressantes.

Unterstützung für den AOPA-Webshop gesucht

Möchten Sie sich auf Stundenbasis bei der AOPA Switzerland engagieren und den Shop mitgestalten? Dann melden Sie sich mit einem kurzen Bewerbungstext oder für mehr Informationen bei uns: office@aopa.ch

L'aviation générale se développe en Chine

La Chine veut promouvoir et développer l'aviation générale. À ce jour, la Chine compte 509 compagnies pour l'aviation générale et 2 913 appareils correspondants. Cela représente une augmentation de 80 % respectivement 30 % par rapport à l'année 2015. Pour la Chine, l'industrie de l'aviation générale est l'un des piliers industriels stratégiques à développer.

Nouveau prestataire de service pour le Pilatus PC-24

L'avionneur Pilatus Aircraft a accrédité la société suisse TAG Maintenance Services de Genève comme centre de service agréé pour son jet d'affaires PC-24. Comme le PC-12, le PC-24 est considéré comme un avion privé, d'affaires et charter très populaire en Europe.



L'aviation générale se développe en Chine.

Photo: Beijing, Kenzie Kraft/Unsplash



21 au 24 avril 2021: Aero Friedrichshafen.

Photo: www.aero-expo.com

Les aérodromes régionaux en Suisse en l'année 2020

Le monde à la fin de l'année 2020 est différent de celui auquel nous nous sommes habitués ces dernières années – tout spécialement pour l'industrie aéronautique. En plus des réglementations générales, de la situation de l'aviation commerciale et générale et d'autres développements à caractère techniques, les connaissances sur l'aviation régionale sont particulièrement précieuses pour les pilotes. Quels sont les défis – ou même les opportunités – auxquels sont confrontés les aérodromes régionaux en Suisse ?

Mme van Voornveld, vous êtes AOPA Liaison Officer à Zurich (LSZH). Avez-vous beaucoup volé cette année ?

Verena van Voornveld : Souvent, c'est relatif, en tous les cas plus que ce que l'on craignait au printemps, au début la pandémie. Jusqu'à la réouverture des frontières en juin, „seulement“ en Suisse, qui notamment pour les vols VFR offre une grande quantité de belles destinations. Après l'ouverture des frontières, vers les pays limitrophes ce qui malheureusement a été à nouveau de plus en plus difficile à partir de septembre. Beaucoup de choses n'étaient plus possibles pendant le confinement ! Les aérodromes régionaux ont été fermés à court terme, mais ont repris leurs activités assez rapidement. Voler à Zurich-Kloten (LSZH) était toujours possible, ce que j'ai beaucoup apprécié !

L'année 2020 touche à sa fin. Quels sont les défis actuels pour l'aéroport de Zurich-Kloten ?

À la suite du retrait du Conseil fédéral concernant Dübendorf, il est encore plus important d'avoir de bonnes relations avec l'exploitant de l'aéroport et Skyguide. Malgré la forte baisse du trafic causée par le Covid, les slots VFR de jour du week-end n'ont été provisoirement élargis que le 25 octobre

2020. Cela empêche la flotte de prendre l'air plus tôt, en raison du premier slot VFR encore tardif du week-end, et empêche donc en partie les vols supplémentaires de l'après-midi. Après plus de 70 ans, le bureau C sera fermé au milieu de l'année 2021. Les conséquences de l'automatisation et du transfert des tâches qui en résulteront pour les sociétés d'exploitation ne sont pas encore totalement prévisibles.

Au début des restrictions du Covid, le contrôle d'accès a été réduit, ce qui signifiait que les employés étaient parfois en retard au travail ; cela ne devrait plus se reproduire. À moyen terme, on ne sait pas très bien comment le taxiway de contournement de la piste 28 prévu, ainsi que la disparition des hangars et places de stationnement qui y est associé et qui ne sera remplacé que partiellement à l'ouest de l'aéroport, se déroulera.

Lorsque vous discutez avec vos collègues pilotes, quelles sont leurs principales préoccupations à l'heure actuelle ?

Dans le domaine aérien de l'aviation générale en rapport avec la pandémie : les restrictions pour les vols vers d'autres pays. Ou encore la crainte de nouvelles restrictions pour l'aviation générale en Suisse.



Bourg Saint-Pierre.

Photo: Paul Gilmore/Unsplash

Par rapport aux voyages de l'aviation générale: Dans la région de Zurich, les développements à l'aéroport de Dübendorf sont incompréhensibles! La décision d'un tel revirement drastique après des années de clarification et de signes positifs est incompréhensible! Autres restrictions dans l'espace aérien et les aérodromes en Suisse.

Voyez-vous également des opportunités pour l'aviation (générale) dans la situation actuelle?

Dès que le problème de la pandémie sera résolu, le marché pourra se redéfinir. Je suis curieux de savoir dans quelle direction il se dirigera. Espérons que ce sera pour bientôt!

Que souhaitez-vous pour l'année 2021?

Tout d'abord, une solution concernant la pandémie et une normalisation de la situation actuelle dans tous les domaines. Plus de tolérance envers l'aviation générale!

M. Leimer, Vous êtes ALO à Grenchen (LSZG). Avez-vous volé souvent cette année ?

Konrad Leimer: Pas assez à mon goût ! Cependant, j'ai eu l'opportunité, avec mon fils, de voyager dans 7 pays, en 5 jours et cela, malgré les restrictions liées à la pandémie. Il a fallu, bien entendu consacrer du temps au préalable pour obtenir une série d'autorisations sanitaires, mais la récompense était au bout du chemin, comme par exemple, pouvoir faire plusieurs tours de piste à Berlin-Schönefeld ! Vous imaginez le bonheur du fils, tout récemment détenteur de sa licence de pilote et de son père ! Et puis, puisqu'il y avait moins de trafic, j'ai eu beaucoup d'occasions de pouvoir pratiquer, ce que j'aime le plus, à savoir la voltige, presque seul, en toute liberté, dans l'air...

L'année 2020 touche à sa fin. Quels sont les défis actuels pour l'aérodrome ?

Granges a une grande chance : sa diversité. Du modélisme au parachutisme en passant par le nouveau training centre de Rega, la capacité d'accueillir des événements comme l'Electricfly-In,... A ce propos, d'ailleurs, les développements dans les nouvelles technologies ne sont pas freinés par le Covid, et c'est essentiel. La venue de Bertrand Piccard, son parrainage, et ce qu'il a déclaré à cette occasion m'ont fortement impressionné : je suis très fier d'avoir pu l'accueillir au stand AOPA.

Ce que je trouve tout aussi essentiel, c'est qu'on puisse poursuivre dans la voie de la diversité autant que possible, et ne pas hésiter à se mettre à l'avant-plan. Tirons parti de notre multidisciplinarité !

Lorsque vous discutez avec vos collègues pilotes, quelle sont leurs principales préoccupations à l'heure actuelle ?

Les professionnels s'inquiètent fort, et à juste titre, pour leur job. Les privés craignent, eux, de perdre une certaine liberté dans leurs déplacements. Il va falloir prendre de nouvelles habitudes et prendre soin de toujours bien se renseigner au préalable.

Voyez-vous également des opportunités pour l'aviation (générale) dans la situation actuelle ?

Oui, malgré tout : on est d'autant mieux accueillis qu'il y a moins de trafic aérien... Il faut faire l'effort de l'organisation, mais aussi d'une encore plus grande flexibilité et tout se passe bien, voire mieux encore qu'avant. Si je me réfère à notre voyage, qui s'est déroulé début août, nous avons toujours été super bien reçus là où nous avons atterri... les gens avaient envie – et le temps ! – de discuter.

Que souhaitez-vous pour 2021 ?

Comme tout le monde : que cette pandémie prenne fin ! Et qu'un horizon dégagé se profile pour l'aviation. Les dégâts sont déjà suffisamment importants...



Photo: Roberto Huczek/Unsplash

M. Bardill, vous êtes ALO à Bad Ragaz (LSZE). Avez-vous beaucoup volé cette année ?

Beat Bardill: Au début de l'année, j'ai très peu volé, pour des raisons bien connues et par solidarité avec les personnes qui ont été gravement touchées au niveau économique et au niveau de leur santé. Ces derniers mois, je suis retourné plus souvent dans les airs.

L'année 2020 touche à sa fin. Quels sont les défis actuels pour l'aérodrome ?

Le nombre d'heures de vol est en baisse depuis plusieurs années, ce qui rend la rentabilité d'exploitation d'un aérodrome ou d'un club de plus en plus difficile. En outre, la compréhension du grand public envers l'aviation privée ne fait que de baisser et même de petits écarts de trajectoire lors des tours de piste déclenchent des appels téléphoniques. En plus des exigences sans cesse croissantes de l'OFAC, ce sont certainement des défis importants pour chaque aérodrome.

Lorsque vous discutez avec vos collègues pilotes, quelles sont leurs principales préoccupations à l'heure actuelle ?

Les exigences réglementaires en ce qui concerne la maintenance et l'entretien rendent les vols de plus en plus coûteux et complexes et, pour

beaucoup, bientôt insupportables, ce qui entraîne inévitablement une diminution des heures de vol et, par conséquent, la situation des aérodromes ne s'améliorera pas. Dans cette perspective, il est également difficile de susciter l'intérêt des jeunes pour l'aviation.

Voyez-vous également des opportunités pour l'aviation (générale) dans la situation actuelle ?

Chaque crise devrait être utilisée pour se réorienter et se réorganiser. On peut s'interroger sur ce qui a été fait ces dernières années en termes de voyages, de vacances, de rendez-vous d'affaires, etc. Les prix étaient si bas dans certaines régions que chaque voyage en Suisse était plus cher que des vacances en prenant l'avion. Sans vouloir nuire à l'aéronautique, un état des lieux devrait être réalisé et je suis convaincu que les bonnes décisions et les stratégies futures seront alors définies.

Que souhaitez-vous pour l'année 2021 ?

Je pense que nous avons tous la même chose en tête de liste – la santé et savoir que l'on contrôle le virus et non l'inverse. Et également, que les dommages économiques ne soient pas trop importants et que nous puissions bientôt mener à nouveau une vie normale et ne pas tomber dans l'hystérie de masse.

M. Baer, vous êtes ALO de Lommis (LSZT). Avez-vous beaucoup volé cette année ?

Oliver Baer: À vrai dire, oui, également du fait qu'en raison du coronavirus et de toutes les mesures prises, il n'a pas été possible de voler pendant plusieurs semaines ou seulement de façon très limitée. Comme je vole principalement en tant qu'instructeur de vol à temps partiel, j'avais beaucoup à faire après le lockdown, car au sein de notre école de pilotage, l'intérêt des élèves de pouvoir enfin voler à nouveau était très grand.

L'année 2020 touche à sa fin. Quels sont les défis actuels pour l'aérodrome ?

L'aérodrome, qui appartient au club « Motorfluggruppe Thurgau », est en fait bien positionné et à la hauteur des défis. Du côté de l'aérodrome, une grande attention sera certainement accordée à nos tondeuses à gazon robotisées, qui fonctionnent maintenant depuis deux ans, car nous sommes encore en train d'optimiser le fonctionnement entièrement automatique et toute la mise en service s'est avérée un peu plus complexe que prévu. Le nombre de membres évolue à nouveau de manière prometteuse après plusieurs années de baisse du nombre des heures de vol et l'école de pilotage a également pu accueillir récemment de nombreux nouveaux élèves. Dans ce contexte, le défi consiste à utiliser au mieux les instructeurs de vol et les avions afin de pouvoir former tous les élèves de la meilleure façon possible. En outre, la location d'un avion électrique et l'introduction d'un simulateur VFR sont en cours.

Lorsque vous discutez avec vos collègues pilotes, quelles sont leurs principales préoccupations à l'heure actuelle ?



Photo: Nahe Airolo, Julian Reinhart/Unsplash

Comment voyez-vous l'avenir de l'aviation à l'heure actuelle ?

Pour le moment, il y a certainement les restrictions pour les vols à l'étranger en raison de la pandémie et également l'incertitude sur la façon dont les choses vont évoluer dans ce contexte. Néanmoins, je dois dire que les pilotes respectent très bien ces mesures et que la majorité d'entre eux les comprennent et les soutiennent.

Voyez-vous également des opportunités pour l'aviation (générale) dans la situation actuelle ?

Il y aura certainement des changements, que ce soit des opportunités ou non, c'est toujours une question de perspective. Beaucoup se rendent compte que vous n'avez pas besoin de faire le tour du monde en avion pour chaque petite réunion et que vous bénéficiez ainsi d'une bien meilleure qualité de vie. D'autre part, cela signifie également qu'il faut moins d'avions et tout ce qui en dépend. Cela est bien sûr aussi lié à de grandes peurs existentielles.

Que souhaitez-vous pour l'année 2021 ?

Que le virus puisse être éradiqué, que l'aviation puisse se rétablir lentement dans l'après pandémie et que les personnes qui travaillent pour l'aviation puissent garder leur emploi. Bien entendu, cela s'applique également à tous les autres secteurs concernés en dehors de l'industrie aéronautique!

M. Balmer, vous êtes ALO à Bâle-Mulhouse (LFSB). Avez-vous beaucoup volé cette année ?

Roman Balmer: Non. En tant que spécialiste des « facteurs humains » (surtout dans le domaine de l'aviation), j'ai dû décider d'abandonner pour l'instant le pilotage ou (pas authentique) de voler avec les exigences minimales en plus de la famille, du travail, de la gestion de crise, du coaching, des conférences et du bénévolat. Dans le cadre de mes tâches pour l'aviation, je me déplace constamment dans l'environnement aéronautique et je reste « à l'écoute ».

L'année 2020 touche à sa fin. Quels sont les défis actuels pour l'aérodrome ?

Les réglementations en constante évolution visant à contenir la pandémie constituent un défi pour toutes les parties concernées. Les mouvements d'appareils de l'aviation générale (dans son ensemble) ont été relativement stables au cours de l'année, mais la perte de revenus provenant des opérations aériennes des compagnies de transport risque de peser sur le bilan des aéroports. La pollution sonore est également un thème récurrent. Un nouvel outil mis en ligne est maintenant disponible et fournit des faits et de la transparence concernant la pollution sonore réelle.

Lorsque vous discutez avec vos collègues pilotes, quelles sont leurs principales préoccupations à l'heure actuelle ?

Bien sûr, il est important de pouvoir reprendre les opérations aériennes normales le plus rapi-

dement possible. Outre les mesures d'hygiène à respecter lors de la préparation du vol et dans l'avion, la question est de savoir où l'on peut/doit voler et ce qui doit être pris en compte. Les vols transfrontaliers, en particulier, nécessitent une planification plus poussée. La formation et le nombre d'heures de vol sont également un sujet.

Voyez-vous également des opportunités pour l'aviation (générale) dans la situation actuelle ?

Je vois des opportunités en utilisant le temps pour réfléchir au fait que l'aviation générale peut faire encore plus que ce que nous avons « toujours fait » jusqu'à présent, déconnecté de la routine et du « business as usual » (dans le calme forcé). Y a-t-il de nouveaux modèles de gestion et de nouvelles idées autour de l'aviation générale, pour les aéroports et l'ensemble du secteur de la sous-traitance, auxquels nous n'avons jamais pensé auparavant ou que nous n'avons pas eu le courage de faire ? Je ne dis pas que c'est facile ou que je sais comment, mais des choses étonnantes sont sorties des crises. Nous pourrions être confrontés à de nombreuses opportunités.

Que souhaitez-vous pour l'année 2021 ?

En règle générale, on se concentre trop sur les choses que l'on veut et que l'on ne peut pas (plus) avoir. Je souhaite qu'avec de l'agilité, il soit possible de répondre aux nouvelles circonstances voir les modifier. Outre l'innovation et la créativité, je suis également préoccupé par le fait qu'aucune économie n'est réalisée sur la sécurité.

Tour d'horizon 2021 pour l'AOPA Switzerland

Texte: Daniel Affolter, Président AOPA Switzerland

Les jours raccourcissent, les nuits s'assombrissent et le brouillard (élevé) se dissout de moins en moins. Des signes indéniables que l'année touche à sa fin. Il est temps de regarder en arrière et d'essayer d'en tirer quelque chose pour l'année à venir.

L'année 2020 du coronavirus ne nous a pas réservé beaucoup de joie. Nous nous souviendrons probablement des interdictions, des exigences, des masques, du lavage des mains, de la distanciation sociale, de la confusion, de la « disparition » du Parlement, du pouvoir de la peur et de la volonté qui en découle de laisser la démocratie être la démocratie et de faire confiance au Conseil fédéral et bien plus encore. Mais 2020 a également été une année où le temps a été extraordinairement beau, ensoleillé et doux – en bref, un véritable coup de maître. Une année qui a montré la faiblesse de beaucoup de choses qui étaient auparavant considérées comme acquises. L'Europe a débloqué des sommes inimaginables (dont 800 000 000 000 € seulement pour ou contre le coronavirus), mais elle a échoué dans le domaine crucial de la santé, s'est montrée chaotique et fragmentée.

Une expérience et survie étonnamment bonne

Comment l'aviation générale a-t-elle vécu ou survécu à l'année 2020? Étonnamment bien. Grâce à l'approche pragmatique de l'OFAC, nous n'avons pas été « cloués au sol », mais avons pu voler dans le cadre de restrictions compréhensibles et les renouvellements de licences, etc. ont été rapidement résolus. Bien que pour nous,

les Suisses, les vols vers l'étranger – si possible – aient demandé beaucoup d'efforts de notre part, l'AOPA Switzerland a réussi à effectuer un Fly-out vers la Hollande.

C'est différent en Europe: jusqu'à récemment, on nous prêchait encore que grâce à l'AESA, l'aviation était réunie sous un même toit. Mais 2020 a également montré ici qu'en situation de crise, chaque pays se préoccupe de son propre sort et laisse les autres de côté. Dans le cadre de l'IAOPA (Int. AOPA Europe), nous avons mené des enquêtes régulières sur la situation dans les différents pays. Il a été démontré qu'il y avait autant de règles différentes que de pays membres. L'unité semble différente. Il n'est pas étonnant qu'en 2020 le trafic aérien ait été presque à l'arrêt pour les grandes et petites entités, avec les dommages économiques que cela implique.

2021: Normalité, solutions et pragmatisme

L'année 2021 devrait, espérons-le, nous débarrasser d'une grande partie de ces situations éprouvantes et nous amener un peu de normalité. Toutefois, cela suppose que les problèmes en suspens soient activement traités et que le fanatisme soit remplacé par le pragmatisme. Examinons simplement quelques mots-clés, qui nous occuperont plus intensément l'année prochaine:

- *Vols vers l'étranger*: la situation actuelle (novembre 2020) s'étant à nouveau aggravée, il faut s'attendre à de nouvelles restrictions. Il est probablement réaliste de penser que le problème ne pourra être résolu que lorsqu'un

« De plus, il faut «non seulement» des progrès techniques considérables, mais aussi un tour de force administratif »

vaccin reconnu (y compris son application) sera disponible. Cependant, cela prendra du temps, non seulement parce qu'aucun vaccin approuvé n'est disponible pour le moment, mais aussi parce que les politiciens de manière impardonnable ne discutent tout simplement pas de la question brûlante de la vaccination obligatoire et des alternatives possibles. Mais tant qu'aucune solution acceptable ne sera trouvée, nous continuerons à nous embrouiller dans les mesures provisoires, avec pour conséquence que même en 2021, les vols vers l'étranger seront difficiles à effectuer.

– *Avion électrique*: l'appel à l'avion électrique est redevenu plus actuel.

Il est étonnant que ce qui récemment n'était pas d'actualité pour les voitures particulières soit pour l'avion subitement et instantanément possible et où même les adversaires les plus agressifs du moteur à combustion s'attendent à des périodes de transition de 20 ans et plus. Malgré tout l'enthousiasme pour l'avion électrique, il faudra encore des décennies avant que le changement ne soit achevé. De plus, il faut «non seulement» des progrès techniques considérables, mais aussi un tour de force administratif dans la certification des nouveaux avions. Malheureusement, il n'y a

aucun signe de grande volonté de la part des politiciens (et donc aussi de l'administration) pour faciliter et adapter les procédures d'approbation correspondantes. Il faudra des années, voire des décennies, avant que l'AESA et la Commission européenne n'aillent dans cette direction. Cependant, on peut toujours espérer pour une fois, que la paperasserie ne fera pas suffoquer, mais plutôt accélérer les processus.

– La relève: Qu'est-ce qui motive aujourd'hui les jeunes qui sont sur le point de choisir une carrière ou qui recherchent une activité de loisir particulière, à se consacrer à l'aviation, à suivre une formation de pilote exigeante, coûteuse et longue? Un vent glacial souffle en provenance de la politique et de la société (la loi sur le CO₂, par exemple, vous salue), les compagnies aériennes encouragent la reconversion en conducteurs de train et les signes sur le marché du travail ne sont pas encourageants. Seule l'aviation d'affaires a repris. Il nous appartient de prendre des contre-mesures et de montrer que l'activité de pilote de l'aviation générale est un grand défi, même dans le monde actuel, qui est sans précédent. Nous sommes tous appelés à transmettre ce message, en particulier à la jeune génération. Dans cet esprit, je vous souhaite d'agréables moments pour l'année qui se termine et beaucoup de succès, de joie, de santé et d'expériences de vol pour l'année à venir.

Je voudrais également vous remercier au nom du comité directeur pour votre loyauté et votre soutien en 2020, qui ont été particulièrement importants pour nous et pour l'aviation générale. Espérons que nous nous retrouverons en 2021 en nombre aussi important que possible dans les aéroports.

Un vent de face particulièrement fort souffle à Zurich

Texte: Philippe Hauser

C'est probablement l'une des pires nouvelles pour l'aviation générale dans la région de Zurich ces derniers temps: l'aérodrome de Dübendorf ne peut pas (si tant est qu'il le puisse) devenir le remplaçant et le nouveau foyer de l'aviation générale qui sera chassée de LSZH dans un proche avenir. Cela a été récemment annoncé par la Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga, qui a ainsi clairement exprimé son attitude négative à l'égard de l'aviation.

Tout avait si bien commencé: en automne 2013, un consortium bien connu de l'aviation générale et de l'aviation d'affaires – dont fait partie l'AOPA Switzerland – a fondé la société «Flugplatz Dübendorf AG» (FDAG) dans le but de remporter l'appel d'offres publié par l'Office fédéral de l'aviation civile pour la licence d'exploitation de l'aérodrome civil de Dübendorf. Après un effort important, la FDAG a obtenu le contrat. Un

contrat correspondant a ensuite été conclu avec la Confédération suisse, avec pour mandat de commencer les travaux relatifs à l'octroi de licences et à l'exploitation ultérieure de l'aérodrome de Dübendorf. Aucun obstacle n'était trop important, aucun problème ne pouvait être résolu et le travail a donc pu commencer malgré quelques retards. Après le changement de direction au sein du DETEC par la Conseillère fédérale Sommaruga, le vent a soudainement soufflé en sens inverse jusqu'à ce qu'une rafale courte mais forte à l'automne 2020 détruise tous les travaux qui avaient été préparés très solidement par le DETEC, le DDPS et la FDAG. Le contrat a été résilié unilatéralement par le DETEC, avec pour conséquence que l'aérodrome de Dübendorf ne sera probablement plus disponible pour l'Aviation générale (GA)/Aviation d'affaires (BA).

« Le contrat a été résilié unilatéralement par le DETEC, avec pour conséquence que l'aérodrome de Dübendorf ne sera probablement plus disponible pour l'Aviation générale (GA)/Aviation d'affaires (BA). »

Comme le nombre de slots pour la GA/BA à l'aéroport de Zurich est constamment réduit, il est presque impossible pour l'aéroport de Zurich d'exploiter cette zone de manière économique. À cela s'ajoute le projet de taxiway de contournement de la piste 28, qui prévoit la démolition complète des bâtiments de la GA/BA, y compris le bâtiment de la Rega. Un nouveau GAC/BAC est prévu à l'ouest de l'aéroport, ce qui entraînera un travail supplémentaire pour tout le monde. La société «Flughafen Zürich AG» ne cache pas qu'en raison de cette situation, l'aviation générale n'est plus souhaitée à LSZH. Une ère touche à sa fin. Afin d'éviter tout faux espoirs que les choses puissent s'améliorer, les taxes



Un vent de face particulièrement fort souffle à Zurich.

Photo: Christina Sicoli/Unsplash.com

« La différenciation, auparavant habituelle, de l'évaluation des redevances d'atterrissage en fonction du poids de l'aéronef n'est plus applicable, de sorte que les aéronefs d'un poids inférieur ou égal à 15 tonnes sont désormais dans une seule et même catégorie. »

d'atterrissage et de stationnement ont déjà été augmentées de plus de 5'000 % dans certains cas par mesure de précaution. Lors des négociations sur les redevances, nous avons réussi à obtenir un report ou une introduction progressive des nouvelles redevances, mais nous n'avons pas réussi à faire en sorte que les redevances restent dans une fourchette acceptable pour l'Aviation générale. La différenciation, auparavant habituelle, de l'évaluation des redevances d'atterrissage en fonction du poids de l'aéronef n'est plus applicable, de sorte que les aéronefs d'un poids inférieur ou égal à 15 tonnes sont désormais dans une seule et même catégorie. Un Piper L4 (avion biplace avec 580 kg MTOM) paie donc les mêmes taxes qu'un Hawker Siddeley 125-1000, un biracteur d'affaire de plus grande taille pour 15 passagers (14'060 kg MTOM). On ne peut parler ici que d'un « Economical Squeeze Out ».

Étant donné que l'aérodrome de Dübendorf n'est plus une alternative à l'expulsion effective de LSZH (qui n'était pas connue des participants lors des négociations sur les redevances), il faut trouver un autre aérodrome de remplacement adéquat, ce qui est très, très difficile, voire impossible à l'heure actuelle. L'aérodrome de Speck-Fehraltorf, avec sa piste en herbe pas trop longue (et donc sa disponibilité limitée tout au long de l'année), ne pourrait accueillir qu'une très petite partie des mouvements de l'Aviation générale depuis Zurich. Les avions plus lourds, les bimoteurs et les vols aux instruments ne peuvent pas opérer de Speck. L'aérodrome de Hausen n'est accessible qu'aux avions qui y sont stationnés. Cela signifie que l'Aviation générale sera interdite de facto dans le canton de Zurich.

Et pour les mouvements IFR, il n'y a que les aéroports de Saint-Gall-Altenrhein à l'est et de Bâle-Mulhouse, Granges et Berne à l'ouest de Zurich – qui sont tous à plus d'une heure de route en voiture.

Le CTR/TMA de Zurich (y compris Dübendorf) ne mérite pas de « médaille de beauté », mais se caractérise par sa robustesse. L'espace aérien a été conçu en 2001 dans le cadre de l'adaptation à la réglementation allemande et a fait ses preuves. Les ATCO (« Air Traffic Controller ») de Zurich peuvent bien s'en accommoder. Même aujourd'hui. Mais apparemment, cet espace aérien ne répond plus à l'esprit actuel et même pas aux exigences. Le nombre de secteurs TMA et l'extension horizontale de ces secteurs de



« Chaque pilote, qu'il soit assis dans le cockpit d'un avion commercial, qu'il pilote un jet militaire, qu'il voyage sur un jet d'affaires ou qu'il vole dans un appareil de l'aviation générale, tous ont une chose en commun : ils ont tous appris à voler dans un avion de l'aviation générale. »

Photo: Dübendorf, Claudio Schwarz/Unsplash

vraient – selon les affirmations – être adaptés afin d'accroître la sécurité et de réduire la complexité. Jusqu'à présent, Skyguide a tenté à deux reprises de «simplifier» cet espace aérien. Dans les deux cas, la conclusion fondée des clarifications correspondantes était que le coût d'un changement aurait été disproportionné par rapport aux avantages. Mais cela n'était pas acceptable pour la «Flughafen Zürich AG» et la compagnie Swiss. L'OFAC s'est ensuite efforcé de redéfinir l'espace aérien. Ce travail très important est en cours et devrait se poursuivre pendant plusieurs années. Mais une chose est déjà claire: c'est une fois de plus l'Aviation générale qui va en souffrir.

Chaque pilote, qu'il soit assis dans le cockpit d'un avion commercial, qu'il pilote un jet mili-

taire, qu'il voyage sur un jet d'affaires ou qu'il vole dans un appareil de l'aviation générale, tous ont une chose en commun: ils ont tous appris à voler dans un avion de l'aviation générale. Il est incontestable que cette branche de l'aviation représente le berceau de l'aviation. Et personne ne songerait à scier la branche sur laquelle nous sommes assis. Mais dans le canton de Zurich, on est sur le point de le faire. Nous nous opposons avec ardeur à ces tendances à Zurich et partout où elles se manifestent. Il n'est pas acceptable de traiter l'aviation générale de manière aussi dure et peu glorieuse. Ce qu'il faut, c'est une alternative raisonnable à LSZH et un espace aérien qui soit disponible et acceptable pour l'aviation générale.



Avionitec AG

General Aviation Center

8058 Zurich-Airport

+41 43 816 44 39

info@avionitec.ch

2540 Grenchen-Airport

+41 32 652 41 61

AVIONITEC

Powered by **GARMIN**

Carnet de vol numérique pour tous les pilotes titulaires d'une licence CH

Le processus général de numérisation continue à progresser et, comme d'habitude, présente des avantages et des inconvénients. L'un des principaux avantages est toutefois le carnet de vol électronique, que nous, les pilotes, souhaitons depuis longtemps et que l'OFAC a développé en coopération avec l'AESA et qui s'appelle dLoogbook.

Texte: Philippe Hauser

Le dLoogbook est désormais disponible pour tous les pilotes possédant une licence suisse. Les saisies sont faciles à effectuer, les récapitulatifs des heures de vol et du nombre d'atterrissages se font automatiquement. Le formulaire papier 60.521 exigé tous les deux ans pour les pilotes PPL est supprimé grâce à la numérisation et les données nécessaires au renouvelle-

ment SEP sont toutes transmises par voie électronique à l'OFAC à la demande du pilote. Les saisies des experts, des instructeurs de vol, des évaluateurs des compétences linguistiques, des responsables de formation, etc. sont également enregistrées directement dans le dLoogbook. Les données du dLoogbook sont stockées chez un fournisseur externe de la Confédération et ne



AERO-CLUB DER SCHWEIZ
AERO-CLUB DE SUISSE
AERO-CLUB SVIZZERA

Flugbuch für Privatpiloten
Carnet de Vol pour pilotes privés
Libro di volo per piloti privati
Logbook for private pilots

© AERO-CLUB DER SCHWEIZ

Plus d'informations et l'abonnement sont disponibles sur <https://dlog.bazl.admin.ch>

« *D'autres domaines de l'aviation sont enregistrés de cette manière jusqu'à ce que la licence proprement dite, soit en fin de compte également disponible sous forme électronique.* »

sont visibles par l'OFAC que si le pilote le souhaite explicitement (par exemple pour le renouvellement SEP) et l'envoi par courriel à sa demande. L'intégrité des données est également assurée par un « journal de modifications » dans le dLoogbook, ce qui a contribué de manière significative à son acceptation par l'AESA.

Contactez-nous

Le dLoogbook coûte CHF 30.00 pour trois ans. Plus d'informations et l'abonnement sont disponibles sur <https://dlog.bazl.admin.ch>. Il faudra d'abord démontrer à quel point le nouveau dLoogbook est efficace et viable. Pour obtenir un retour d'information, nous invitons tous les pilotes à nous contacter à l'adresse office@aopa.ch et à nous faire part de leur expérience.

Mais la numérisation dans le domaine des licences ne s'arrête pas avec cette nouvelle réalisation du dLoogbook. D'autres domaines de l'aviation sont enregistrés de cette manière jusqu'à ce que la licence proprement dite, soit en fin de compte également disponible sous forme électronique. L'AOPA Switzerland se félicite de cette évolution et remercie les autorités responsables pour ce qu'elles ont accompli. ♦

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

Why is the General Aviation soaring in this year of uncertainty?

AOPA President Mark Baker explained why people should not be surprised at the success of general aviation in this year of uncertainty. In a recent conversation with Forbes Publisher and Columnist Rich Karlgaard, he said: “General aviation is in a mini-boom right now. We’ve seen flights as measured by some of the top 77 airports up 10, 15 percent. Anecdotally, we hear of fuels sales and certain FBOs up over 60 percent... General aviation is seeing lots of use for lots of reasons. And, try finding a used aircraft for sale!” More on the value of local airports, the future of electric and many other subjects in the “News” section on aopa.org (<https://bit.ly/2J8mZtx>).

June 2021: Global Connected Aircraft Summit

The in-person Global Connected Aircraft Summit has been rescheduled to June 2-3 2021 in Denver, Colorado, U.S.A. It will bring together solution providers with aircraft connectivity professionals and operators to discuss next-generation technologies, security, and data analytics to drive future growth. More information on www.gcasummit.com.

Switzerland on course to acquire Stealth F-35 Jets as US makes official proposal

In a bid to boost the F-35 sales to NATO allies, the United States government and defense manufacturing giant Lockheed Martin have made an official proposal to the Swiss Government for the 5th-generation aircraft.

How to SWAP-optimize Aircraft weight with cabling

Aerospace engineers are consistently being challenged to design lighter aircraft. Saving weight is a top priority in both forward fit and retrofit designs to reduce materials and fuel costs, while increasing payload. One major way to save aircraft weight is by installing lightweight cables. PIC Wire and Cable® has designed a line of lightweight cables that address industry demands for weight-saving technology and its requirement for high performance, reliable interconnects. RFMATES ULTRALITE is an extension of its 50 ohm RF coaxial RFMATES cable line and engineered to provide significant cable weight savings. More on aviationtoday.com.

Dieter Vranckx appointed as SWISS’s new CEO

Dieter Vranckx will assume the position of CEO of Swiss International Air Lines (SWISS) on Jan. 1. Dieter Vranckx, who is 47, has held various management functions within the airline industry since 1999.



Recent developments in the emission allowance trading sector in the EU and Switzerland

While the EU is preparing for the commencement of “Phase IV” of the EU emission allowance trading scheme as of 1 January 2021, the linking of the emission trading systems between the EU and Switzerland recently became effective. The EU-Swiss Linking Agreement is the first of its kind for the EU and also covers the aviation sector. Pursuant to the EU-Swiss Linking Agreement, emission allowances compliant under the EU ETS are recognised under the Swiss emissions trading scheme and vice versa.

Smaller long-haul planes are the future of flying – but also its past

In a long report, CNN sheds light on the role of small long-haul planes: “For nearly half of the entire history of commercial aviation, long-haul flights have conjured up images of large,

wide-bodied aircraft (...). That’s in sharp contrast to smaller narrow-bodied aircraft, with their single aisles, six seats per row and, generally, less space and comfort. But before the Boeing 747 started carrying passengers in 1970, narrow-bodies were the standard for long-haul air travel, although their definition of ‘long haul’ wasn’t quite what we know today.” Later, more efficient aircraft replaced the original long-haul narrow-body jets, including the narrow-body Boeing 757 that today’s Airbus A321neo family is itself replacing in turn. So, smaller long-haul planes meant that you can fly nonstop to more destinations, especially if you live somewhere that isn’t a megahub like London, Atlanta or Dubai. Which it still means, and which is more important now than ever. The entire report can be found here <https://edition.cnn.com/travel/article/narrow-body-planes-long-haul-flights-future/index.html>.

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.

Zu verkaufen: Garmin 695

GARMIN 695 + portables PowerFLARM (mit ADS-B Transponder) zu verkaufen. Database nicht aktuell. Verbindungskabel zur Darstellung FLARM auf Garmin vorhanden. GARMIN 695: CHF 200.00 / PowerFLARM: CHF 1'250.00 (Neu 2'500.00). Beides zusammen CHF 1'350.00. thomas.morf@aviac.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



Zu vermieten: Hangarplätze

Ab sofort Hangarplätze auf dem Flugplatz Luzern-Beromünster zu vermieten.
Flubag Flugbetriebs AG: 041 930 18 66

Zu verkaufen: 1/5 Halteranteil an C182P / HB-CDU

TT 4'530 h / Motor TSO 1'560 h / max. 2'125 h Prop. TSO 100 h / Lärmklasse D / Garmin Avionik, u.a. GTN 650 / Powerflarm Endurance 6 h / Payload vollgetankt 350 kg Standort Birrfeld / immer hangariert / Top Zustand / Gute Verfügbarkeit. +41 79 632 48 66 / gloormax@bluewin.ch

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

Zu verkaufen: 1/4 Anteil an Haltergemeinschaft

1/4 Anteil an Haltergemeinschaft eines gepflegten CirrusSF50 Vision Jet, Jahrgang 2018, hangariert in LSZH, zu verkaufen. Preis auf Anfrage. +41 79 287 29 72

Zu verkaufen: Comco Ikarus C42B

Rotax 912 UL 100 PS, 922h Flugstunden, Jhg 2008, gepflegt und hangariert, Frontscheibe / Dach / Bespannung / Propeller: alles neu, Junkers Rettungssystem, 3 Blatt Neuform Verstell Propeller, Fremdstarter Anschluss, Bereifung 6 Zoll, Fahrwerkverkleidung, Winglets, Landescheinwerfer + Strobe, Bordcomputer Master Caution, COM TQ KRT2 8.33, XPDR Filser, ELT Kannad, Trimmung elektrisch, GPS Garmin Map 296. Preis CHF 42'000.- ab LSZC. Marco Trüssel, +41 79 204 66 67, truessel@lightwing.ch



Zu verkaufen/à vendre: Luscombe L-8A, HB-DUX, 1946

Airframe: TSN 3350 h, TSO 1020 h, Engine: Continental C90-8F, TSN 1'020 h, TSPO 150 h. Propeller: Hoffmann HO14, TSN 150 h. Radio/Com: Becker AR 6201-022 (8,33 KHz), Com/Nav: King KX125
GPS: Garmin 150XL. X-Ponder: Garmin GTX328 Mode S. ELT: Kamad RC200. FLARM: EDIATec ECW 100. Excellent condition, VHB CHF 58'000.
Contact: victor.bertschi@bluewin.ch, Tel +41(0)79 652 00 73



Zu verkaufen: Aircraft TOW TUG

mit LED-Licht, Akku und Fernbedienung Marke: AC air Technology. (inkl. Ladegerät für TOW TUG und Remotecontrol) gebraucht, gewartet und gereinigt. Für Flugzeuge bis ca. 2'000kg.
Patrick Stucki, stucki@icloud.com, 079 671 55 38

Zu verkaufen: Rockwell Commander 112

HB-NCT, 1120h since new, 1000 landings, Ser. No. 442, Lycoming IO-360-C1DE; 100h TSO (2016), Hartzell HC-EY3R-1RF, 80h TSO (2017), Interior 9/10, Exterior 9/10, new painted in 2016, Garmin GNS530W, GNS430W, S-TEC 50, GTX324, GNA340, JPI EDM 800-4C, Fresh annual inspection (100h), ARC valid until 08/2021, Cover, Tow Bar. CHF 130'000.-, Martin Bosshard, hbnct@hotmail.com, 079 109 01 07

