AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Édition 277 – Juillet 2021

Laurent Schuler rend compte de son parcours vers le PPL-IR à partir de la page 12

Photo : Laurent Schuler

« C'est avec une grande satisfaction que j'ai fait mon premier vol solo IFR en direction de Venise avec une magnifique traversée des Alpes du Nord au Sud au FL 140 avec des parties en IMC. »

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

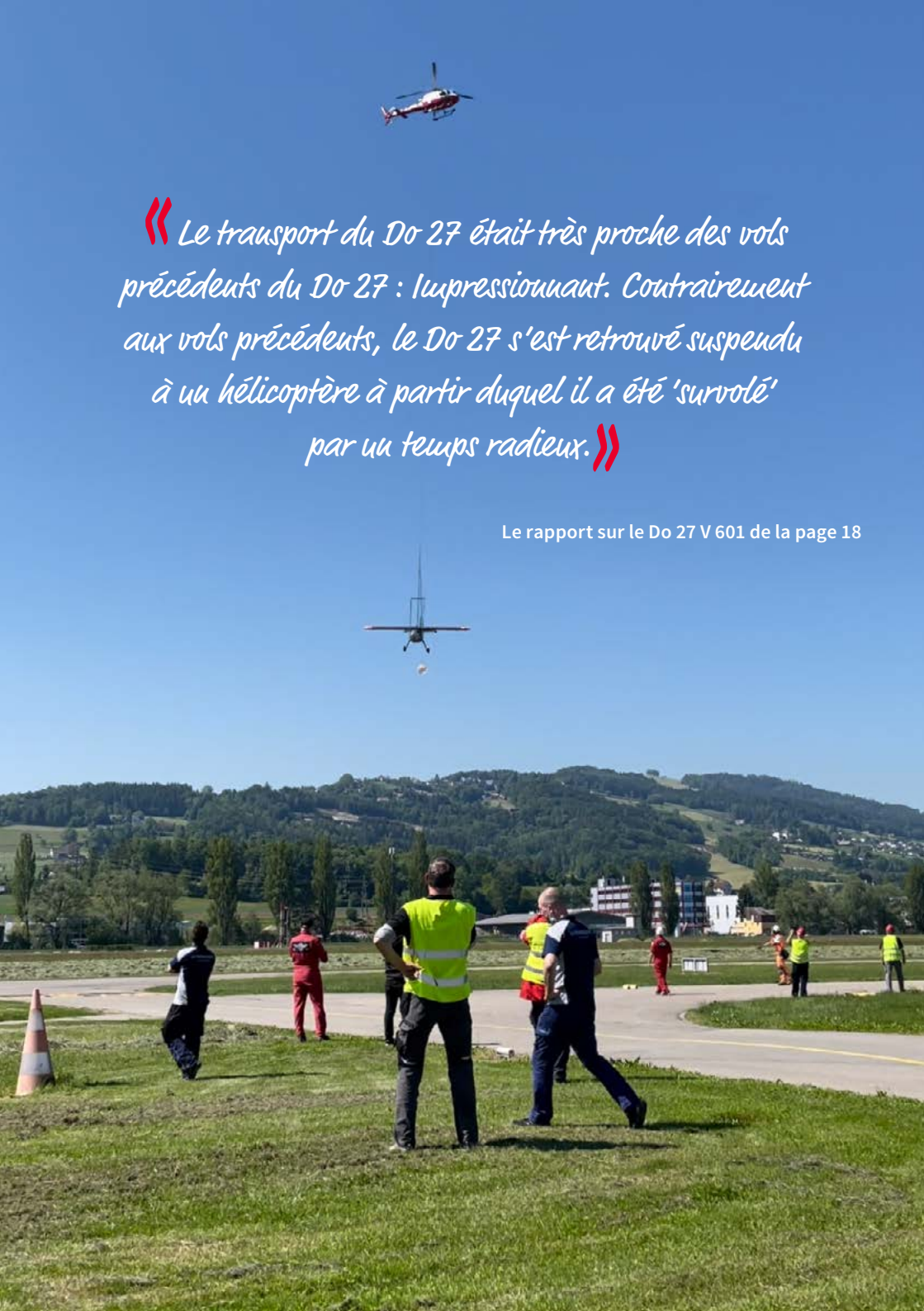
Éditorial	5
Nouvelles & Manifestations	6
Reportage : Assemblé générale 2021	8
Information de l'AOPA : Espace aérien de Zurich	9
Portrait : My Way to PPL-IR	12
Vie aéronautique en Suisse : Bienvenue Do 27	18
IAOPA: Prise de position contre les fermetures d'espaces aériens	20
International News	22
Petites 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 & édition électronique :
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.



« Le transport du Do 27 était très proche des vols précédents du Do 27 : Impressionnant. Contrairement aux vols précédents, le Do 27 s'est retrouvé suspendu à un hélicoptère à partir duquel il a été 'survolé' par un temps radieux. »

Le rapport sur le Do 27 V 601 de la page 18

Éditorial

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

La notion de « Slow down » ne s'applique pas à l'aviation en général, ni à l'aviation générale en particulier. Au contraire : Corona a également entraîné une avalanche de règles, de mesures et de recommandations au niveau national et international dans ces domaines, qui ont souvent contribué à accroître la confusion au lieu de rassurer. Politiquement, en ce qui concerne l'aviation, il y a particulièrement « le feu aux poudres » en ce moment. Le rejet de la loi sur le CO_2 lors du référendum n'a finalement laissé que des perdants : Ceux qui voulaient réglementer tout ce qui était possible, ceux pour qui cela allait trop loin et enfin ceux pour qui même peu est trop. La solution à ce désordre est une grande inconnue qui nécessite une réponse majoritaire. Quoi qu'il en soit, nous continuerons de plaider pour que la politique symbolique ne se fasse pas au détriment de l'aviation, mais que des mesures efficaces soient prises pour résoudre les problèmes qui se posent.

En raison des restrictions persistantes dues à la pandémie de Covid-19, la plupart des événements ont dû être organisés virtuellement ou reportés cette année encore. Grâce à la chaleur de l'été et à la campagne de vaccination en cours, la situation évolue positivement, dans la mesure où les cas de maladie diminuent, mais nous ne sommes malheureusement pas sortis d'affaire en raison des variantes sévères inattendues. Nous avons déjà atteint la lettre D, sans fin en vue. Néanmoins, nous regardons l'avenir avec confiance et espérons que nous pourrons bientôt nous retrouver en personne et voler ensemble. « Nous ne pouvons pas changer le vent, mais nous pouvons redresser les voiles » : Cette devise, souvent attribuée à Aristote, correspond très bien à notre travail en 2021.

Un grand merci à tous les membres qui ont voté lors de l'AG virtuelle 2021. Nous avons eu le plus grand nombre de votes depuis de très nombreuses années. Nous avons été très heureux de constater l'intérêt exprimé par les membres et surtout le soutien unanime aux points de l'ordre du jour. Je tiens également à féliciter Patricia Siebenmann et Luca Milesi pour leur élection au comité de l'AOPA Switzerland et à les remercier ainsi que les membres actuels Roland Kaps, vice-président, et Peter Jurt pour leur grand engagement. Philippe Hauser a également été remercié lors de l'assemblée générale pour son grand engagement au sein de l'AOPA Switzerland.

Si vous souhaitez également vous impliquer : l'AOPA Switzerland accepte volontiers les inscriptions de nouveaux membres ou de la newsletter à l'adresse www.aopa.ch ou par e-mail à office@aopa.ch.

Daniel Affolter, président du comité

Nouveaux membres du comité de l'AOPA Suisse

Avec Patricia Siebenmann et Luca Milesi, deux nouveaux membres ont rejoint le conseil d'administration. Ils contribueront à soutenir fortement et à promouvoir le travail des pilotes et des propriétaires d'aéronefs.

1 à 7 août : Formation AOPA sur la sécurité des vols à Eggenfelden – organisée par AOPA D-A-CH

La formation à la sécurité des vols à Eggenfelden pourra à nouveau avoir lieu en août. Seule condition : le respect des mesures d'hygiène, dont les participants seront informés. La formation à la sécurité des vols est organisée par l'AOPA D-A-CH. « En raison de la proximité des Alpes, le point culminant est le briefing alpin par des instructeurs ayant des connaissances locales. Pour les pilotes expérimentés, des vols intéressants avec des traversées alpines vers Venise, la Slovénie et la Croatie sont également proposés comme excursions d'une journée. Au sol, un simulateur pour SEP IR, VFR avec des instructeurs expérimentés est disponible. Un autre point central du camp de formation est le cours ‚hazard briefing' en théorie et en pratique. Parce que le décrochage induit par l'accélération et la vrille qui s'ensuit peuvent arriver à n'importe qui », est un extrait de la description de la formation.
Les personnes intéressées peuvent s'inscrire à l'adresse suivante : https://aopa.de/event/flugsicherheitstraining-eggenfelden.

2021 : Le vol vers la Russie à nouveau reporté

Malheureusement, le Fly-Out en Russie doit être reporté à nouveau. La pandémie actuelle ainsi que des raisons politiques remettent en question la sécurité de la planification. Cependant, AOPA Suisse ne se laisse pas abattre et espère une meilleure situation l'année prochaine. Nous avons toujours l'intention d'organiser un Fly-Out cette année pendant la semaine du 30 août, selon un programme similaire à celui de l'année dernière. Nous vous tiendrons informés par mail.

Patricia Siebenmann

Préavis : AG du 11 juin 2022

L'Assemblée générale de 2022 a de bonnes chances de se dérouler sur un aérodrome suisse, l'un des rassemblements les plus populaires. Nous serions tous ravis de nous retrouver autour d'un repas, d'une boisson et d'activités de vol. Notez donc dès maintenant la date provisoire du 11 juin 2022 pour la 58e Assemblée générale de l'AOPA Suisse.

Aérodrome de Sternenfeld

Le musée Birsfelden fait revivre l'histoire du premier aérodrome de Bâle : L'histoire mouvemen-

Luca Milesi

Aérodrome de Sternenfeld

Photo : Musée Birsfeld

tée de l'aérodrome de Sternenfeld est retracée dans une exposition. L'aérodrome situé directement sur le Rhin a été en service pendant 30 ans, de 1920 à 1950.
Information : www.birsfeldermuseum.ch.

L'aviation durable grâce à la numérisation

Dans un commentaire invité de la *Neue Zürcher Zeitung,* le directeur de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Christian Hegner, explique les possibilités offertes par la numérisation, en particulier pour des solutions d'avenir pour plus de durabilité. Entre autres, la gestion du trafic aérien de l'aviation sans pilote présente un grand potentiel. L'article complet peut être lu en ligne : www.nzz.ch/meinung/die-digitalisierung-wird-der-luftfahrt-den-weg-weisen-ld.1613186.

« Les gens veulent voler à nouveau »

Airbus Group a annoncé des prévisions positives au début de l'été, affirmant que le marché des avions commerciaux retrouverait les niveaux d'avant la pandémie de Covid 19 dès 2023 et 2025. Selon les médias, Guillaume Faury, PDG d'Airbus, en est convaincu : « Les gens veulent reprendre l'avion. » Ceux qui peuvent se le permettre, encore plus confortablement qu'avant.

Les drones : Des situations plus délicates signalées

Les drones sont de plus en plus utilisés à la place des hélicoptères ou des camions et voitures dans les secteurs du sauvetage, de l'agriculture et du transport. L'utilisation croissante conduit à des situations délicates dans l'air. Un incident dangereux est signalé par semaine. Entre 2018 et 2020, l'OFAC a délivré un total d'environ 200 licences de drones dans les différentes catégories. Pour l'année en cours, le bureau prévoit 85 nouveaux permis.

57ème Assemblée générale

L'AOPA Suisse a également tenu une assemblée générale en 2021. En raison du règlement Covid 19, elle a eu lieu virtuellement pour la deuxième fois consécutive.

Deux nouveaux membres du comité sont désormais coresponsables de la gestion de l'AOPA Suisse: Patricia Siebenmann et Luca Milesi. AOPA Suisse a exprimé sa gratitude pour leur volonté de s'engager pour l'aviation en général et l'aviation générale en particulier.

«Possibilités d'activités à venir sur place.»

Connaissance des jeunes pilotes

En tant qu'AOPA Liaison Office à l'aéroport de Lugano depuis de nombreuses années, Luca Milesi connaît de première main le travail pour l'AOPA Suisse. Vous pouvez lire comment Patricia Siebenmann a commencé à voler dans le Position Report 276 du mois de mars. En plus de ses qualifications, Patricia Siebenmann apporte sa connaissance des jeunes pilotes et des femmes pilotes. Daniel Affolter comme président et Peter Jurt comme membre ont été réélus au comité.

Outre les comptes annuels pour 2020, une modification des statuts a été approuvée, qui permet, par exemple, d'envoyer l'invitation à l'Assemblée générale par e-mail au lieu de l'envoyer exclusivement par la poste – un ajustement important et nécessaire en 2021.

L'Assemblée générale annuelle de cette année s'est tenue virtuellement en raison des restrictions de la Covid 19 encore en vigueur en juin et de la situation incertaine en matière de planification. Pour l'été et l'année prochaine, les chances d'organiser des activités sur place, telles que la FSS ou la 58e AGA, sont à nouveau bonnes: au mieux, elles seront complétées par les options virtuelles telles que les webinaires et le streaming. ◆

Redessiner l'espace aérien de Zurich

Texte: Philippe Hauser, CEO et Roland Kaps, Vice-président AOPA Switzerland

Je l'admets : L'espace aérien actuel de Zurich ne remporte pas un prix de beauté, qui comporte de nombreux petits secteurs TMA aux dimensions partiellement compliquées. Cependant, cet espace aérien a bien rempli sa mission jusqu'à aujourd'hui. En revanche, les violations du vol à vue dans l'espace aérien représentent un danger qu'il faut combattre. La simplification de l'espace aérien existant est censée résoudre ce problème (nous ne sommes pas tout à fait d'accord). Ces dernières années, deux tentatives de simplification ont été faites, qui ont toutes deux échoué parce que le rapport coût-bénéfice n'était pas bon.

Aide des spécialistes de l'espace aérien

Swiss, Flughafen Zürich AG et Skyguide sont loin d'être satisfaits de la situation actuelle et réclament une troisième tentative. Cette fois, l'OFAC est aux commandes et tente de modifier l'espace aérien de manière pragmatique avec l'aide des spécialistes de l'espace aérien de Skyguide. Au printemps 2019, un nouvel espace aérien a été présenté, conçu presque scientifiquement sur la planche à dessin. D'une part, les spécialistes ont utilisé les directives de l'OACI, mais

L'espace aérien actuel de Zurich ne remporte pas un prix de beauté, qui comporte de nombreux petits secteurs TMA aux dimensions partiellement compliquées. Cependant, cet espace aérien a bien rempli sa mission jusqu'à aujourd'hui. *Photo : Unsplash / Erdem Bileg*

d'autre part, ils ont également appliqué les directives maison de l'OFAC, que nous n'avons jamais pu commenter à l'époque. Entre-temps, le concept de tampon a fait son chemin dans le projet de Airspace Design Principles Switzerland de l'OFAC, mais à notre avis, il ne dispose d'aucune base internationale de l'OACI et/ou de l'AESA. En outre, il semble inapproprié que des principes de conception qui ne sont disponibles qu'au stade de projet soient déjà appliqués à des conceptions concrètes de l'espace aérien. A cet égard, AOPA Suisse a exprimé son point de vue dans les ateliers sur la refonte ainsi que dans la consultation sur les Airspace Design Principles au début de l'année.

Une première version de la conception de la TMA, qui a été considérée par l'OFAC et Skyguide comme une base de discussion, présentait toutefois des problèmes. Les limites inférieures de nombreux secteurs de la TMA ont été fixées à 3'500 pieds. C'était également le cas au-dessus de l'aérodrome de Buttwil, dont la hauteur du circuit est également de 3'500 ft. A chaque pied de plus, le pilote aurait commis une violation de l'espace aérien sur l'aérodrome de Buttwil. Mais c'est exactement ce que nous voulons éviter avec une nouvelle TMA !

À la fin du mois de mai, l'équipe de base de la refonte, dont l'AOPA est membre, a reçu la version 3.1* récemment publiée. Elle tient compte des critiques essentielles formulées précédemment et relève à nouveau certaines limites inférieures fortement abaissées (par rapport à la version 2.0 de 2019). Cependant, 4 zones problé-

« 4 zones problématiques doivent encore être prises en compte dans la conception : d'une part, il s'agit des aérodromes de Speck-Fehraltdorf et de Winterthur, des opérations de vol de Dübendorf et de la région d'Uetliberg, qui est importante pour les deltaplanes. »

Illustration de la structure de l'espace aérien y compris Dübendorf V3.1 (LSZH HX off)

matiques doivent encore être prises en compte dans la conception : d'une part, il s'agit des aérodromes de Speck-Fehraltdorf et de Winterthur, des opérations de vol de Dübendorf et de la région d'Uetliberg, qui est importante pour les deltaplanes. Les solutions possibles à cet égard doivent être discutées avec les représentants locaux. En outre, un certain 'lissage' aux frontières des secteurs est encore en suspens. À notre avis, ainsi qu'à celui des autres associations de l'AG, ces ajustements devraient être effectués principalement 'vers l'intérieur', de sorte que les secteurs avec la limite inférieure la plus basse soient réduits dans ces zones de transition.

À partir de l'automne 2021, des évaluations complètes de la sécurité doivent avoir lieu pendant environ un an, au cours desquelles la sécurité et la stabilité du nouvel espace aérien seront vérifiées. Nous accompagnons également ces prochaines étapes et contribuons activement aux préoccupations de l'AG. ◆

* Note sur la page d'accueil de l'OFAC sur le réaménagement de l'espace aérien de Zurich (avec présentation) : https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/sicherheit/infrastruktur/flugplaetze/landesflughaefen/flughafen-zuerich/tma-redesign-zuerich-.html

My way to PPL-IR

Texte : Laurent Schuler, AOPA membre 6300

Tout a commencé en février 2019 lorsque j'ai voulu faire un petit vol pour faire tourner le moteur et charger la batterie, notre vénérable CESSNA 182 n'ayant pas été sorti du hangar de tout l'hiver . Peu après le décollage, je vis la pression d'huile tomber dans le rouge. Je suis immédiatement revenu me poser . Le diagnostic était sans appel : de la limaille dans l'huile du moteur condamnait notre 6 cylindres Continental.

> « Depuis l'entrée en vigueur des dispositions de l'EASA, la formation IR est devenue plus accessible. »

Qu'allions-nous faire de notre avion ? Le vendre en l'état ou le remettre en état de vol ? J'étais plutôt favorable à cette seconde option, vu les bons et loyaux services de cette machine qui nous avait conduits, notamment lors de plusieurs fly-out de l'AOPA vers des destinations lointaines (Irlande, Portugal, Cap Nord, etc). Une idée a rapidement germé en moi : pourquoi ne pas passer à la vitesse supérieure ? Un moteur neuf ne serait-il pas un atout pour faire du vol aux instruments en monomoteur ?

Depuis l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions de l'EASA, la formation IR est devenue plus accessible et le GPS semble avoir bien simplifié les procédures et l'avionique moderne est moins onéreuse. C'est décidé !

Licence CB-IR pour « Competence Based Instrument Rating »

Je me lance dans une nouvelle formation pour obtenir une licence CB-IR pour « Competence Based Instrument Rating ». Rapidement, je me heurte à un premier écueil : interpellées, les différentes écoles de la région m'annoncent un prix exorbitant pour la formation théorique. Or , il faut passer avec succès les examens théoriques pour commencer la pratique. C'est alors qu'une connaissance bien avisée me suggère de passer la théorie à l'étranger.

Les diplômes obtenus dans un pays de l'EASA sont automatiquement reconnus par la Suisse, pour autant qu'ils satisfassent pleinement aux exigences de cette organisation. Des recherches sur internet me font tomber sur l'Institut Mermoz à Paris : coût de la formation CB-IR :

« Les diplômes obtenus dans un pays de l'EASA sont automatiquement reconnus par la Suisse. »

€ 1'400.– matériel compris et en plus l'école offre une réduction pour les membres de l'AOPA !

La formation commence par un séminaire sur place d'un jour et demi. J'ai juste le temps de m'inscrire et me voilà quelques jours plus tard dans le TGV en direction de Paris. Les cours donnés à l'Institut Mermoz laissent penser que la formation théorique est relativement facile. Durant cette formation, on survole rapidement les différents sujets, les questions liées à l'examen et les exigences de la formation, notamment le fait que l'élève dispose de 18 mois pour terminer sa formation après le cours initial. Ensuite, il faut travailler chez soi, devant son ordinateur avec deux livres de théorie de 350 pages chacun ! Si les sept examens ne sont pas réussis dans les 18 mois, il faut tout recommencer !

Je me rends rapidement compte que, outre la lecture de la théorie, qui prend un temps certain, la difficulté de l'apprentissage vient du fait qu'il faut apprendre plus ou moins par cœur les réponses à 2400 questions à choix multiples. Les épreuves sont conçues de telle sorte que pour réussir, il est à mon avis indispensable d'avoir une bonne connaissance de toutes les questions et de leurs réponses. Cela découle d'une part du temps limité qui est donné aux candidats pour répondre (à peu près une minute et demie par question) et de la formulation des questions et des réponses parfois particulièrement fourbes.

L 'école met à disposition une base de données des questions, certes pas complète, mais suffisamment bien fournie pour assurer la réussite si elles sont toutes connues. L 'examen est réussi si le candidat obtient 75 % ou plus de réponses justes.

CB-IR : 7 branches

Pour le CB-IR, il y a 7 branches dont la plus ardue est la météorologie. Elle regroupe, à elle seule, pas moins de 800 questions dans la base de données… Pour pouvoir se présenter à l'examen, il faut réussir des examens blancs organisés par l'école, qui délivre ensuite un certificat d'aptitude par branche qui vous permet de vous inscrire à la session d'examens. En France, il n'était pas possible de passer plus de quatre examens par session.

J'ai été personnellement surpris par l'importance du travail nécessaire pour réussir ces examens. Le temps d'étude théorique annoncé est de 120 heures de travail. Personnellement, je pense en avoir passé aisément le double, tant la quantité de matière est importante. Pourtant, j'ai une formation universitaire complète, un diplôme professionnel difficile à obtenir complété par plusieurs diplômes d'études avancées. C'est dire que j'ai une certaine habitude des examens et des formations poussées.

Après trois sessions d'examens, une forte dose de stress et un peu de chance, j'ai enfin décroché, en août 2020, une magnifique attestation des autorités françaises qui confirmait que j'avais satisfait aux exigences de l'examen théorique CB-IR. Parallèlement, j'ai encore dû passer un examen de RTI IR, particularité suisse. Heureusement que l'Aéroclub de Genève a été d'ac-

JET & PROP
HISTORIC FLIGHT
MAINTENANCE

Unser Mai
Flughafens
angeschlos
BAZL zug
CH.MF.406

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, kommer
ten Arbeiten mit Ihnen zu besprechen.

So erreichen Sie uns: +41 79 123 33 6

« En raison de la pandémie actuelle, mon écolage a principalement eu lieu en Suisse. »

cord d'organiser un cours particulier et de soutenir mon inscription à l'examen. Qu'il en soit remercié !

Avant de me lancer dans l'apprentissage pratique, il convenait encore de faire un upgrade de l'avionique de notre avion. Après de multiples recherches et appels d'offres en Suisse et à l'étranger , nous avons décidé de faire effectuer cette transformation à Lommis auprès d'une entreprise spécialisée qui nous offrait, à notre sens, le meilleur rapport entre le prix, les garanties et l'absence de tracasseries administratives. Kuerzi Avionics AG venait en effet de terminer une transformation similaire sur un autre Cessna et avait donc le pédigrée adéquat pour ajouter un GPS, changer l'autopilote et ajouter deux G5 à notre appareil.

L'avion a été immobilisé deux mois et, durant cette période, j'ai débuté ma formation sur simulateur à Genève après avoir trouvé un instructeur et une école qui étaient d'accord de me permettre de me former sur mon propre avion. Le simulateur vous apprend rapidement l'humilité : les débuts sont difficiles ; l'horizon artificiel part dans tous les sens, dès que l'on regarde un autre instrument, alors vous n'imaginez pas ce qu'il se passe lorsque vous devez manipuler la radio pour changer une fréquence ! J'ai bien mouillé ma chemise.

Lors d'une belle journée de janvier 2020, je peux enfin récupérer notre Cessna et le ramener avec son instrumentation modernisée à Lausanne. J'ai eu la chance de faire ma formation en vol à raison d'un à deux vols par semaine, parfois dans des conditions météo difficiles. Il a fallu ap-

ntenance Betrieb befindet sich direkt auf dem Gelände des
s **St. Gallen Altenrhein (LSZR)** und ist am Rollwegsystem
ssen. Die Historic Flight Maintenance HFM GmbH ist ein vom
elassener Unterhalts- und Wartungsbetrieb nach Part MF
64 bzw. CH.CAO 1018.

ie Spezialisten für **historische Propellermaschinen** (wie z.
er, Piper Cub) speziell aber auch für stoffbespannte Flugzeuge
d Stahlrahmenbauweise. Selbstverständlich betreuen wir auch
se Flugzeuge wie Cessna, Mooney oder Spezialmaschinen.

hreskontrollen LTA's, SB's aber auch Modifikationen oder Up-
tklassigen Händen, denn es liegt uns am Herzen genau wie
n Sie vorbei oder schreiben Sie uns, wir freuen uns die nächs-

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

prendre à maîtriser le GPS, perfectionner la voice, gérer les départs et jonctions IFR depuis un aérodrome VFR, apprendre à planifier les approches, la préparation du cockpit, déposer des plans de vols IFR, etc.

En raison de la pandémie actuelle, mon écolage a principalement eu lieu en Suisse, mais nous avons malgré tout pu faire une journée intense de formation et visité pas moins de 5 aérodromes de France voisine sans compter une approche à Bâle et une à Genève. Ces 7 heures 30 d'IFR en une journée me laisseront un souvenir inoubliable.

40 heures de formation IR

Après 40 heures de formation IR, j'ai obtenu mon Initial Skill test CB-IR début mai, tout juste moins de deux ans après avoir commencé ma formation théorique. L'examen est difficile: les tolérances sont faibles et il faut avoir une attention sans faille à chaque instant!

C'est ensuite avec une grande satisfaction que j'ai fait début juin mon premier vol solo IFR en direction de Venise avec une magnifique traversée des Alpes du Nord au Sud au FL 140 avec des parties en IMC.

Quel regard est-ce que je peux porter rétrospectivement sur cette formation? Avant tout qu'elle est exigeante et que malgré l'instrumentation moderne dont on peut maintenant bénéficier, notamment un GPS très précis, rapide et disposant d'une interface assez intuitive et un pilote automatique performant, le vol IFR est plus exigeant que ce que je m'imaginais avant de me lancer dans cette formation.

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

En vol, vous êtes sur les mêmes fréquences que les avions de lignes. Les tolérances sont faibles : dès que vous n'avez pas l'altitude ou le cap requis, vous êtes rappelé à l'ordre par le contrôleur ! Vous évoluez dans un monde de professionnels et il faut se comporter comme tel. La rigueur et la discipline sont de mise, bien plus que dans le vol VFR. Ensuite, le vol IFR ne veut pas dire que vous pouvez traverser toutes les conditions météos. Je pilote un modeste Cessna qui n'est ni pressurisé, ni dégivré.

Il faut donc être attentif au risque de givrage et bien gérer l'avion et le matériel : un oubli tout bête comme la mise en marche du chauffage du tube de Pitot peut avoir des conséquences désastreuses lorsque vous vous retrouvez dans les nuages. Voler en IMC signifie aussi voler dans des conditions météo que l'on ne rencontre habituellement pas comme pilote VFR. Il y a ici tout un monde à apprendre. L'investissement a été important, tant financièrement qu'en temps, mais il en vaut assurément la peine. Il ouvre de nouvelles perspectives pour les vols longue distance à l'étranger et aussi une plus grande assurance, sans qu'elle soit absolue, de pouvoir arriver à destination et partir lorsqu'on le souhaite.

Une deuxième formation de pilote

Mon instructeur m'avait indiqué que la licence IFR était en quelque sorte une deuxième formation de pilote qui nécessitait en tout cas autant d'engagement que la licence de base. Il n'avait vraiment pas tort. Mais le résultat est à la hauteur de mes espérances et je ne regrette en rien les efforts consentis.

Je recommande vivement à tous ceux qui sont intéressés par la formation IR la documentation qui se trouve sur le site de l'association PPL-IR (www.pplir.org), qui regroupe les pilotes d'aviation générale qui disposent d'une licence IR. Vous y trouverez en anglais toutes les informations pour obtenir la licence IR, et des conseils pratiques, avec des tutoriels en video. Enfin, je remercie vivement mon instructeur , François Cottier , pour sa patience et la qualité de son enseignement ainsi que l'école Avilu à Lugano et Zulu flight training à Genève pour la mise à disposition du simulateur ! ◆

Bienvenue Do 27 au Fliegermuseum Altenrhein FMA.

Photo : Musée FFA / Facebook

Bienvenue Do 27 au Fliegermuseum Altenrhein FMA

Texte : Daniel Affolter, Président AOPA Switzerland

Le Do 27 V-601, déclassé par les Forces aériennes suisses depuis 2008, s'est réveillé de son sommeil avec son voyage de l'aérodrome de Dübendorf à son nouveau propriétaire, le Fliegermuseum Altenrhein FMA, à l'aérodrome SG Altenrhein. À HFM Historic Flight Maintenance, elle attend maintenant une révision générale, suivie d'une inspection de l'OFAC, puis d'un nouvel avenir en tant qu'avion historique volant avec les FMA Flyers. Il faudra attendre un certain temps avant que cela ne se produise.

> « Le transport du Do 27 était très proche des vols précédents du Do 27 : Impressionnant. »

Le transport du Do 27 était très proche des vols précédents du Do 27 : Impressionnant. Contrairement aux vols précédents, le Do 27 s'est retrouvé suspendu à un hélicoptère à partir duquel il a été 'survolé' par un temps radieux le mardi 2 juin 2021. Il a été reçu par les représentants des FMA, qui se sont estimés chanceux d'avoir le Do 27 dans leurs rangs.

> « Sept Do 27 sont en service dans les Forces aériennes suisses depuis 1958. »

Sept Do 27 sont en service dans les Forces aériennes suisses depuis 1958. Aujourd'hui, il n'y a plus de Do 27 en état de vol en Suisse. Le Do 27 a été utilisé par la Force aérienne suisse comme avion de liaison et de reconnaissance. Grâce à ses capacités particulières en tant qu'avion STOL (Short Take of and Landing) et à la très faible vitesse à laquelle il peut voler, il a pu être utilisé dans des zones autrement inaccessibles, notamment dans les Alpes et pour la photographie aérienne.

Le Do 27 est devenu célèbre auprès du grand public principalement en raison de son utilisation par le professeur Grzimek en Afrique. Qui ne l'a pas vu dans la série télévisée du professeur Grzimek intitulée 'Serengeti ne doit pas mourir'. Ce qui est impressionnant, c'est que le professeur Grzimek l'a lui-même piloté. En conséquence, il a été piloté non seulement en Europe mais aussi dans toute l'Afrique, ce qui l'a rendu célèbre sur le continent africain.

Prise de position contre les fermetures d'espaces aériens

IAOPA Europe a récemment publié un document de position s'opposant aux restrictions de l'espace aérien en faveur des drones et appelle tous les États membres à ne pas discriminer l'AG au profit des opérateurs de drones.

« U-Space […] désigne un ensemble de fonctions et processus qui visent à intégrer efficacement, équitablement et en toute sécurité le trafic croissant des drones civils dans l'espace aérien. »
C'est ainsi que l'OFAC [https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/bonasavoir/drohnen/wichtigsten-regeln/uspace.html] décrit la noble intention, telle qu'elle est exprimée à divers endroits. Il est également souvent question d'intégrer les drones dans l'espace aérien existant et de le gérer, ce que l'AOPA soutient certainement. Cependant, le dernier règlement sur le U-Space a transformé l'« accès équitable à l'espace aérien » en son contraire: l'aviation habitée n'y est pas souhaitée et en est exclue.

L'AESA et la Commission européenne ont dû rédiger ce règlement dans un délai excessivement court, ce qui fait que de nombreux détails techniques et opérationnels restent en suspens.
En raison de l'absence de règles communes de trafic aérien ou de solutions validées de détection et d'évitement, le règlement propose un concept de reconfiguration dynamique de l'espace aérien, défini comme la modification temporaire de l'espace aérien U-Space en ajustant les limites géographiques de l'espace aérien. Il appartient aux États membres de décider des mesures à prendre et de la manière de concevoir l'espace aérien U-Space. Cela signifie que des règles différentes peuvent s'appliquer au sein de l'UE – sans qu'il y ait une approche claire et harmonisée.

Priorité aux drones

Jusqu'à présent, on ne sait pas encore comment U-Space peut être mis en pratique. Pour l'instant, la seule solution provisoire possible semble être la séparation de l'espace aérien – une solution qui n'atténue pas nécessairement le risque pour la sécurité et les perturbations opérationnelles associées. Par exemple, le nombre de violations de l'espace aérien a considérablement augmenté ces dernières années, principalement en raison de la complexité de l'espace aérien européen.

Le Danemark a déjà essayé de mettre en place un espace aérien restreint – les autorités nationales ont décidé de donner la priorité aux drones sans tenir compte de l'impact négatif que leur décision aurait sur l'aviation générale (AG). Alors que cette tentative a été stoppée par les autorités danoises, l'Espagne a adopté une approche similaire et a défini U-Space comme un espace aérien ségrégué destiné à être utilisé exclusivement par les drones. Les autres États membres n'ont pas encore décidé comment traiter cette question.

L'IAOPA appelle tous les États membres à ne pas discriminer les AG en faveur des opérateurs de drones.

Photo: Unsplash / Julian Hochgesang

Un espace aérien séparé pour le U-Space est l'option la plus contestée par l'IAOPA. Non seulement cela conduirait à la mise en place de zones de restriction de vol, mais cela violerait également les objectifs premiers de U-Space: le partage de l'espace aérien et l'intégration sûre et équitable des drones.

Solutions alternatives: observateurs humains de l'espace aérien et transpondeurs

Lors de la désignation de l'espace U, les autorités nationales peuvent envisager deux approches alternatives pour éviter la séparation de l'espace aérien: la première option suit une approche de solution des États-Unis: l'installation d'observateurs humains le long de la route des systèmes d'aéronefs sans pilote (UAS) tant qu'il n'existe pas de meilleure technologie pour les UAS que l'œil humain. Comme cette solution est sûre et adéquate pour permettre l'entrée de l'aviation habitée dans le U-Space, les États membres de l'UE devraient tenir compte de cette meilleure pratique lors de la conception de l'espace aérien du U-Space.

La deuxième solution consiste à exiger que les systèmes de surveillance de l'espace aérien U-Space puissent recevoir et évaluer les signaux des transpondeurs conventionnels. Si les signaux des transpondeurs peuvent être utilisés par les TCAS des avions pour éviter les collisions de manière sûre et fiable dans l'espace aérien conventionnel, ces normes doivent également être suffisantes pour l'espace aérien U-Space.

La mise en œuvre de l'une des deux propositions alternatives au lieu de la séparation de l'espace aérien pendant une période de transition, jusqu'à ce qu'une solution à long terme soit trouvée, garantirait que GA ne supporte pas la charge de l'intégration des drones tout en fournissant une procédure sûre.

◆

International News

E-Magazine with weekly international news

Are you interested in news about AOPA and GA outside of Switzerland? AOPA e-Pilot will bring you news, flying adventures, safety tips and advocacy updates in English every Friday. Sign up here: https://aopa.org/news-and-media/publications/epilot-archive.

Solar Impulse 2 Atlantic Crossing: 5 years anniversary

Five years ago, on 23 June 2016, the explorer and innovator Bertrand Piccard made the world's first Atlantic solar-powered flight, flying from New York, USA to Seville, Spain on the 17th leg of the Solar Impulse 2 project's historic round-the-world voyage. The original flight path was set to mirror pilot Lindbergh's transatlantic solo crossing. The flight, which used no fossil fuels and made zero emissions, broke four FAI records for distance, speed and altitude.

Key findings for avoiding Controlled Flight Into Terrain (CFIT)

A new report highlights several key findings for avoiding Controlled Flight Into Terrain (CFIT) for general aviation pilots. The General Aviation Joint Steering Committee (GAJSC), a public-private partnership focused on improving the safety of the general aviation industry, published a report from its Controlled Flight Into Terrain (CFIT) Working Group in June 2021, with key findings for avoiding these often fatal accidents. The GAJSC analyzes aviation safety data to identify emerging issues and develop mitigation strategies that address and prioritize safety issues. Previous efforts focused on Loss of Control (LOC) accidents and System/Component Failure –

Solar Impulse 2 Atlantic Crossing: 5 year anniversary.

Photo: ©Solar Impulse.

Powerplant. All reports and safety enhancements are available here: www.gajsc.org. For the full report, go here: https://bit.ly/3gWe7oS.

Jet Aviation buys Zurich FBO and Swiss fleet from Luxaviation

Jet Aviation, the Business aviation services group, expanded its operations in Switzerland and acquired rival Luxaviation's 17 Swiss-based managed fleet, and the Zurich fixed-base operation of its subsidiary ExecuJet.

Boeing: SAF as short-term solution

Sustainable aviation fuel (SAF) can offer the biggest carbon-reduction benefit to the industry in the short-term while waiting for new propulsion technologies to mature, according to Boeing. Just recently, an All Nippon Airways (ANA) Dreamliner winged its way from Tokyo to Osaka using a sustainable aviation fuel (SAF) that blended traditional jet fuel with fuel made from microalgae.

A massive pilot shortage?

"A massive pilot shortage is coming", states Adam Levin-Weinberg in a recent report, in which he sheds light on what this would mean for airlines. Less than a year ago, many U.S. airlines were offering pilots generous early retirement packages, as they maneuvered to stretch their payroll support funds as far as possible. "Since then, air travel demand has come roaring back, particularly in the domestic leisure market. In recent days, passenger throughput at TSA checkpoints has averaged 75% of 2019 levels – and the summer peak season is just getting under way. As a result, the U.S. airline industry could soon face a huge pilot shortage." Read the full report here: https://bit.ly/3h9umxC.

Virgin Galactic Given FAA Approval for Passenger Spaceflights

Virgin Galactic's existing operator license for space transportation has been updated by the FAA to include passengers. This move will allow the company to push forward with its space tourism ambitions. Read the full report here: https://simpleflying.com/virgin-galactic-passenger-flights. More information also here: www.virgingalactic.com/.

Online videos and more

We've probably all flown less than we would have liked during the last 18 months. If you get the itching but have to stay at your office desk, you can at least get a bit of the feeling by watching one of AOPA's flight videos. Check it out here: http://www.aopa.org/news-and-media.

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.

Saratoga Flyer Club sucht neue Mitglieder

HB-PNX stationiert in LFSB im Lucky Hangar PA32-RT, IFR, Einziehfahrwerk, Sauerstoff, stets CAMO gewartet. Weitere Informationen gerne bei Joachim M. Ebi Tel. +49/171/8503704

Zu Verkaufen: 1/4 Cessna C172P IFR(*) N5317K

CHF 15'000.– TT 6000h, moteur TSO 2020h, cylindres et pistons remplacés à 1600h, Long Range 62USG, Avionique: GPS/Nav/Com Garmin GNS 430, Nav/Com KX 155A (*: à remplacer pour 8.33), DME KN62A, HSI NSD361A (slave), Transpondeur Mode S GTX330,Autopilote S-TEC-60-2, Fuel Flow, intercoms GMA 340, peinture et intérieur 2004, Hangar à LSGL. JC Dispaux 079 210 46 05 ou jcdispaux@hotmail.com

Zu verkaufen

SAT-Telefon Iridium 9555 mit Zubehör und Tragkoffer. Einwandfreier Zustand. Ideales Kommunikationsmittel für die Aviatik. PV: CHF 950.00. Thomas Morf, +41 79 777 44 11 / thomas@morf.cloud

Lagerteile & Büro-Equipmen

Liquidierung von Lagerteilen & Büro-Equipment aus Luftfahrtbetrieb: www.wingscout.net/parts-shop.html. Ruedi Burgstaller, wingscout24@gmail.com

Cadre AIRGIZMO

Cadre AIRGIZMO pour montage dans tableau de bord d'un Garmin GPS MAP 296 - 395 - 396 - 495 - 496. Prix 50.– + port. Bernard A. Savoie, savoiebd@netplus.ch

GARMIN GPSMAP 496

Mit Zubehör für verschiedene Befestigungsmöglichkeiten, Daten Atlantic Intl Stand Juni 2020 (update + CH 45.–). Speicherkarte mit Platzrunden Europa Stand Juni 2015. 2 Akkus, Ladegerät, Ladekabel mit Lautsprecher für Zigarettenanzünder, zusätzl. ext. Antenne. Dokumentation, Originalverpackung. CHF 250.– Heinz Loosli, heinz@fam-loosli.ch

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 avionic upgrade. Fonctionnait parfaitement au moment du démontage. Prix : 150 CHF. Laurent Schuler, lschuler0@gmail.com

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, GTN725, 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

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

Zu verkaufen Robinson R44 Raven II

Standort LSZR, immer hangariert und gewartet
Baujahr 4.12
Gesamtzeit 2636 Stunden,
seit Overhaul ca. 500 Stunden

- Fuel Flow JPI FS-450
- Intercom NAT AA12
- NAV/COM1 Garmin GNS 430 8.33 kHz
- NAV/COM2 Bendix/King KX 155 25 kHz
- VOR Anzeige 1 Bendix/King KI 525A
- NAV Anzeige 2 Bendix/King KI 203
- Transponder Garmin GTX 328
- ELT Kannad AF Integra, neu 12.2018
- 4 neue Headset Bose A20
- Sehr schöne Lackierung

Preis CHF 290’000.–

Kontakt:
e.g.rueegg@bluewin.ch, Ernst Rüegg, Lenzenstrasse 15, 8496 Steg, 079 693 62 21