



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Édition 278 – Novembre 2021





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	4
Nouvelles & Manifestations	6
Rapport : AOPA Switzerland Fly Out 2021	8
Portrait : Electrify-In	14
Vie aéronautique en Suisse : Un nouveau simulateur d'hélicoptère	16
Vie aéronautique en Suisse : C-3603 C-537	18
International News & IAOPA	20
Petites annonces	23

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.

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

Avant de nous tourner vers l'avenir, je vais faire un retour en arrière. Il ne s'agit pas de dire que tout était mieux dans le passé, mais que nous devons commencer à tirer les leçons du passé pour l'avenir. Urgent.

J'ai récemment assisté à une conférence de Claude Nicollier, le célèbre astronaute et pilote suisse. Il a retracé sa carrière de pilote, de pilote militaire, de scientifique et d'astronaute à sa manière inimitable et charmante. Une fois de plus, il a impressionné tout le monde et les a captivés par ses explications. Nous avons écouté avec intérêt ses impressionnantes réalisations, mais aussi celles de l'industrie et de la science suisses. Où en sommes-nous aujourd'hui dans ce domaine ? Une carrière « Nicollier » est-elle encore possible aujourd'hui ? Difficilement, car les politiciens suisses discutent de choses inutiles comme la taxe sur les vols GA et ne voient pas le potentiel. Si les politiciens ne font pas un pas vers l'avenir et n'arrêtent pas de faire de l'obstruction, nous manquerons la connexion avec l'avenir de l'aviation et de l'espace. D'un pays qui était un acteur majeur de l'aviation il n'y a pas si longtemps, nous sommes devenus un retardataire et de facto un non-valeur. Nous sommes passés du siège du conducteur actif au siège du passager passif. Nous devons nous réveiller, et reconnaître et promouvoir l'importance de l'espace et de l'aviation (au niveau national et international) pour notre prospérité et notre qualité de vie. Ce n'est qu'à cette condition que, dans 50



ans, il y aura encore des personnes capables de donner une conférence comme celle de Claude Nicollier. Nous sommes donc mis au défi.

Le 1^{er} décembre 2021, la nouvelle directive sur l'utilisation de la radio aéronautique sur les aérodrômes sans services de la circulation aérienne par les contrôleurs d'aérodrome entrera en vigueur. AOPA Switzerland constate avec satisfaction que de nombreuses propositions ont reçu un accueil positif de la part de l'OFAC. Il s'agit maintenant de rassembler les expériences et de vérifier si les améliorations souhaitées se concrétisent.


Les règles modifiées en matière de compétences linguistiques, qui sont arrivées en Suisse de l'OACI via l'AESA, nous ont causé de nombreux maux de tête. Philippe Hauser, notre directeur général, en tant que membre de la commission compétente de l'OACI, a travaillé pour les intérêts de l'AG au niveau international et a pu obtenir beaucoup de résultats. Pour l'IAOPA, il a pris la tête de la consultation de l'organe consultatif de l'AESA sur la « meilleure stratégie

d'intervention en matière d'évaluation et de surveillance des compétences linguistiques». Nous sommes curieux de connaître le résultat et de savoir si l'objectif de simplifier les compétences linguistiques dans toute l'Europe, de les rendre plus faciles à comprendre et de les amener à un niveau commun, sera atteint. Ce serait un pas positif vers l'avenir.

Il s'est également passé beaucoup de choses à l'AOPA Switzerland ces derniers mois. Ce qui me remplit de joie – et de fierté – c'est le fait que l'AOPA Switzerland a pu organiser un fly-out réussi pour la deuxième fois consécutive malgré la pandémie de Covid 19 et ses restrictions. Vous trouverez le rapport dans ce numéro à partir de la page 8. Je tiens à remercier le vice-président de l'AOPA Switzerland Roland Kaps-Becker et le CEO Philippe Hauser pour l'organisation et la réalisation.

Je voudrais profiter de cette occasion pour vous faire une recommandation spéciale: Si vous avez des amis ou des connaissances dans le domaine de l'aviation qui ne sont pas encore membres de l'AOPA Suisse, incitez-les à adhérer dès aujourd'hui. Surtout par les temps qui courent, les avantages – événements, échanges, mais aussi des choses tangibles comme l'assurance de protection juridique AOPA Suisse – sont essentiels, voire inestimables

Daniel Affolter, président du comité



« Nous devons nous réveiller, et reconnaître et promouvoir l'importance de l'espace et de l'aviation (au niveau national et international) pour votre prospérité et votre qualité de vie. »



Photo: Steffen Lemmerzuhl/Unsplash

News & évènements

10 novembre : Conférence sur la sécurité de l'AESA 2021

Cette année, la conférence de l'AESA sur la sécurité aura lieu le 10 novembre 2021. Le thème est «Sécurité de la gestion du trafic aérien». Elle se déroulera de manière virtuelle. Les parties intéressées peuvent s'inscrire [ici](#).

Enregistrement automatisé des vols

AOPA Switzerland a un nouveau partenaire: avec le carnet de vol numérique de capzlog.aero, l'enregistrement des vols est automatisé et les données de vol sont validées correctement. Cela signifie qu'un carnet de vol propre et correct peut toujours être présenté, que ce soit sur un ordinateur de bureau, une tablette ou un smartphone. En tant que membre de l'AOPA, vous bénéficiez d'une réduction. Intéressé? Alors, cliquez [ici](#).



Carnet de vol numérique.

Photo: AOPA Switzerland

Événements en ligne du réseau AOPA

Le 6 novembre, le séminaire en ligne «Introduction à la maintenance des aéronefs européens pour les pilotes et les propriétaires» sera organisé par AOPA Allemagne. Si vous cherchez l'inspiration pour d'autres événements, vous pouvez la trouver [ici](#) (en allemand).

Aéroport de Genève

Il y a deux ans, l'Office fédéral de l'aviation civile a publié la demande de modification du règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève et la demande d'approbation des plans pour les projets liés à l'infrastructure et à l'exploitation. La procédure d'instruction a depuis été achevée. Les parties impliquées dans la procédure ont eu la possibilité d'examiner les documents révisés et de soumettre leurs commentaires finaux. Informations [ici](#).

L'ancien aérodrome militaire de Buochs sera utilisé exclusivement à des fins civiles

La transformation de l'ancien aérodrome militaire de Buochs en aérodrome civil a été ap-



L'ancien aérodrome militaire de Buochs sera utilisé exclusivement à des fins civiles.

Photo: airportbuochs.ch

prouvée. L'OFAC a accordé à Airport Buochs AG (ABAG) l'autorisation d'exploiter un aérodrome et l'approbation des plans pour les installations d'infrastructure.

De nouveaux partenaires pour Patriot

Après la décision du Conseil fédéral d'acquérir le système Patriot du fabricant américain Raytheon Technologies pour la défense aérienne terrestre à longue portée (Bodluf GR), Raytheon et RUAG ont signé un protocole d'accord pour une coopération future. RUAG a déjà été désigné comme centre de compétence matériel au début de la procédure d'appel d'offres pour le nouveau système Bodluf et assumera donc une part importante de la responsabilité de la gestion du cycle de vie des systèmes Patriot pour l'armée suisse, ont annoncé conjointement les deux entreprises.

Un vol neutre du point de vue climatique ?

Le trafic aérien mondial est responsable d'environ cinq pour cent de l'effet de serre dans le monde. De nombreuses recherches sont menées pour réduire ce chiffre. L'industrie aéronautique s'attache également à remplacer la paraffine fossile par des carburants synthétiques

dont la production est aussi neutre que possible pour le climat. Ce mois-ci, la première usine au monde pour la production de carburant aviation neutre sur le plan climatique a été inaugurée à Emsland. L'organisation à but non lucratif Atmosfair souhaite y produire 350 tonnes d'e-kérosène par an, à partir de carbone et d'hydrogène.

Compensation du CO2 directement via le site web

L'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg a lancé un nouveau service en coopération avec la fondation Myclimate, qui permet aux passagers de compenser les émissions de CO2 de leurs vols. Sur le site web de l'EuroAirport, les utilisateurs trouveront un calculateur qui détermine l'empreinte CO2 d'un vol et le montant nécessaire pour la compenser. Cette compensation se fait par le biais de projets mondiaux Myclimate. Pour l'EuroAirport, le projet s'inscrit dans la démarche de développement durable de l'aéroport et dans sa politique environnementale, qui vise également à réduire les émissions de CO2.

Rester en contact

Êtes-vous déjà abonné à la newsletter de l'AOPA Switzerland ou au canal Facebook de l'AOPA Switzerland ? Si c'est le cas, n'hésitez pas à passer et à nous laisser un commentaire. Surtout en ces temps encore très virtuels, nous restons en contact avec nos collègues aviateurs par ces canaux. Si vous n'êtes pas encore abonné, inscrivez-vous dès aujourd'hui – nous nous réjouissons de vous voir.

Retransmission en direct de l'ouverture de l'installation



e-kérosène d'Atmosfair :

www.atmosfair.de/en/ab-10-45-uhr-livestream-eroeffnung-e-kerosin-anlage/

Le Fly Out 2021 de l'AOPA Switzerland : de Lübeck à Kiel

Malgré Covid, AOPA Switzerland a organisé un Fly Out qui nous a conduit dans le nord de l'Allemagne. Lübeck, Peenemünde et Kiel ont été les destinations choisies, qui ont été desservies du lundi 30 août au vendredi 3 septembre 2021. 13 avions avec un total de 29 personnes se sont inscrits pour ce voyage. Mais prenons les choses une étape à la fois.

Texte: Philippe Hauser, CEO AOPA Switzerland

Le président de l'AOPA Switzerland, Daniel Affolter, et moi-même avions cette fois-ci à notre disposition un C152, qui est considéré comme très docile, mais qui vole plutôt lentement. Nous avons donc décidé de nous envoler vers le nord dès le dimanche 29 août. Les prévisions météorologiques VFR n'étaient pas vraiment exal-

tantes. Il était clair dès le départ qu'un «vol tactique à basse altitude» était nécessaire (le C152 s'est même avéré utile). Nous avons décidé de passer la douane d'entrée dans l'UE le plus tôt possible afin d'avoir la liberté d'atterrir sur n'importe quel aérodrome allemand. Leutkirch n'étant pas accessible à cause des nuages bas,



Auf dem Anflug zum Flughafen Lübeck.

Un équipage a volé avec la Varga Kachina 2150 HB-DCR. Ici, à l'aéroport de Lübeck.



nous avons changé pour notre alternative, Donaueschingen. Et comme annoncé, cela n'était possible qu'en vol à basse altitude.

«*En vol en zigzag, nous avons continué vers Lübeck avec des nuages suspendus de plus en plus bas et parfois une mauvaise visibilité sous la pluie.*»

Cependant, nous n'avons fait que remonter vers le nord, au-dessus de la vallée du Rhin. Nous avons zigzagué de plus en plus loin vers Lübeck avec des nuages de plus en plus bas et parfois une mauvaise visibilité sous la pluie. Cependant, la tour de Mannheim nous a donné une autorisation VFR spéciale, même si nous avons dû regarder les sommets des cheminées industrielles depuis le bas. Il s'agissait simplement de « mauvais temps ». Il était hors de question de poursuivre le vol le même jour.

Composante vent de face jusqu'à 30 nœuds

Le dernier atterrissage à Lübeck était prévu pour 15 heures le lundi. Nous avons réussi, bien que la composante vent de face ait atteint 30 nœuds. Pour cette raison, un atterrissage à Braunschweig pour faire le plein était inévitable car notre vitesse était parfois de 60 nœuds. Toutes les voitures sur les autoroutes en dessous de nous roulaient plus vite. La couverture nuageuse s'est levée de manière agréable, de sorte que la visibilité était toujours suffisante à environ 1500 pieds au-dessus du sol.



Ambiance du soir à Timmendorfer Strand (mer Baltique).

Peu avant 14 heures, les roues de notre C152 ont touché la piste de l'aérodrome de Lübeck. Le stationnement et la manipulation très simple sur l'aire de trafic n'ont pris que peu de temps. Nous avons donc pu saluer les participants déjà nombreux et nous servir dans le grand buffet de spécialités nord-allemandes. Nous avons été particulièrement séduits par les spécialités de poisson.

Un bus nous a rapidement emmenés autour de la zone plate. À Timmerdorfer Strand, un endroit



Photo de groupe à l'aérodrome de Kiel.

« *Nous nous sommes rapidement rendus à l'hôtel Radisson Blu de Lübeck, magnifiquement situé sur les rives de la Trave et en bordure de la vieille ville.* »

très touristique, nous avons tous humé la brise fraîche de la mer Baltique. Même le soleil s'est montré à travers quelques trous de nuages et a ainsi donné lieu à de nombreux sujets de photos. Nous nous sommes ensuite rendus à l'hôtel Radisson Blu de Lübeck, magnifiquement situé sur les rives de la Trave et en bordure de la vieille ville. Un savoureux dîner buffet dans le restaurant de l'hôtel, Nautilo, a clôturé notre première journée dans la partie nord-est du Schleswig-Holstein.

Mardi : Pâtisseries, tours à vélo et visites de restaurants

Comme d'habitude, tous les participants se sont retrouvés rapidement au petit-déjeuner, dont le buffet était très riche. C'était une bonne chose, car nous avons d'abord dû nous fortifier pour un tour de ville à pied. Un guide touristique nous a donc rapproché de Lübeck de manière impressionnante.

Avec beaucoup d'enthousiasme et de connaissances, elle nous a parlé de la ville hanséatique de Lübeck et du mode de vie dans les temps anciens et nouveaux. Elle savait aussi où trouver les meilleures spécialités de pain.

Et c'est exactement le sujet qu'ont abordé de nombreux participants à l'après-midi, qui était à notre libre disposition. Alors que certains ont fait un tour à vélo, les autres ont profité de l'occasion pour découvrir le charme de cette ville.



Le fameux V2 sur le site d'essai de Peenemünde.

« *Bientôt, tous nos avions ont redécollé et sont rentrés à Lübeck dans une belle atmosphère de soirée.* »

En même temps, nous avons aussi trouvé où nous voulions dîner. Il n'était donc pas surprenant de voir des visages familiers dans de nombreux restaurants.

Mercredi: Excursion d'une journée sur l'île d'Usedom

L'avion était de nouveau à l'ordre du jour, car une excursion d'une journée à Peenemünde sur l'île d'Usedom était prévue. Et le temps était censé coopérer. Au début, il y avait encore beaucoup de brouillard, mais il est devenu de plus en plus mince, et au plus tard dans la région de Rostock, il s'est complètement dissipé et a laissé place au soleil.



Sans effort, tous les participants sont rapidement arrivés à l'aérodrome de Peenemünde pour commencer la marche vers le musée voisin. Une énorme centrale électrique y a été construite pendant les années de guerre, qui a servi au concepteur de fusées Wernher von Braun pour construire le célèbre V2. Après la guerre, on a continué à y produire de l'électricité avant de le transformer en un impressionnant musée il y a de nombreuses années.

Après un petit rafraîchissement dans les stands de snacks sous les arbres, nous sommes retournés à pied à l'aérodrome. Bientôt, tous nos avions ont redécollé et se sont envolés vers Lübeck dans une belle atmosphère de soirée. Une fois de plus, l'ATC nous a pris en charge pour l'atterrissage, un par un, avec une efficacité impressionnante. Un bus nous a ramenés à l'hôtel, dont le restaurant a de nouveau servi un excellent buffet pour le dîner.

Jedi: Vol à destination de Kiel

Comme presque toujours le matin, un brouillard élevé s'est à nouveau formé sur le nord de l'Allemagne. Cependant, la couverture était si élevée que le vol vers Kiel, la capitale du Schleswig-Holstein, s'est déroulé sans encombre. L'aérodrome exploité par AFIS dispose d'une longue piste pavée et d'une grande aire de trafic. On s'y sentait presque comme à la maison, car plusieurs PC-9 y sont utilisés et volent comme des fous.

Dans la tonnelle du restaurant de l'aérodrome, le propriétaire venait de faire chauffer le gril, et bientôt les steaks, les cevapcici, les saucisses et les blancs de poulet grésillaient. Ils ont été servis

Notre reconnaissant et fiable Cessna 152 sur l'aérodrome de Siegerland.

avec une salade, des légumes et des frites. Un déjeuner vraiment délicieux était sur le point d'être servi.

Arrivée en avion sur un DA40

En tant qu'invités spéciaux, nous avons pu accueillir Michael Erb (directeur général) et Hans-Peter Walluf (membre du conseil d'administration) de l'AOPA Germany, qui ont volé depuis Egelsbach avec un DA40. Avec Michael comme président de l'AOPA EUR et premier vice-président de l'AOPA, nous sommes toujours en contact très étroit, ce qui a conduit à une relation extrêmement amicale au fil des ans.

L'estomac plein, nous sommes montés dans le bus qui nous attendait pour nous conduire à l'une des grandes écluses du canal de Kiel. Avec



Hans-Peter Walluf et Michael Erb (AOPA Germany) avec Philippe Hauser (vlnr).

beaucoup de connaissances spécialisées et d'anecdotes, le chef pilote nous a fait comprendre la grande structure et son importance. Et pendant le trajet en bus jusqu'au très familier hôtel Birke, il nous a raconté avec euphorie la vie des pilotes dans les environs immédiats. Une grande excursion a pris fin.

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

« Une grande sortie
sans incident est arrivée
à son terme. »

Nous avons encore le temps de faire une sieste ou de boire une bière dans le restaurant du jardin avant d'être conduits dans une salle très joliment préparée pour le dîner d'adieu. Quelques plats ont été servis, puis le plat principal était à nouveau un buffet de spécialités locales. Même un vin du Schleswig-Holstein a été servi. Et comme d'habitude, notre président Daniel Affolter a pris la parole avant le plat principal et a passé en revue les expériences de la semaine, sans oublier les événements politiques du pays. Il a remercié Roland Kaps pour l'organisation du Fly Out et tous les équipages pour leur participation. Il a également remercié AOPA Allemagne pour la bonne coopération. Un grand Fly Out sans aucun incident s'est achevé.

Vendredi : Vol de retour et dernière étape vers Buttwil

Nous avons été rapidement conduits à l'aéroport en bus. Nous nous sommes rapidement dit au revoir et nous nous sommes souhaité de bons vols de retour, même si le temps n'était pas des meilleurs. Mais il était possible de voler partout. Certains équipages ont fait le plein, dont nous avec notre C152.



Vesperzeit in Peenemünde.



Une écluse impressionnante sur le Canal de Kiel.

Les pires conditions étaient autour de Hanovre, bien qu'il soit toujours possible de voler à 1000 pieds au-dessus du sol. Seule la visibilité était parfois réduite. Après cela, cependant, la situation s'est améliorée, jusqu'à ce que le soleil prenne le dessus. Nous avons l'intention de faire un arrêt de douane et de ravitaillement en carburant à Siegerland, un très grand et beau terrain d'aviation avec de nombreux anciens volants. Cependant, un malentendu avec la douane nous a obligés à faire un autre atterrissage douanier. Donaueschingen était l'endroit idéal. Après avoir rempli les formalités, notre dernière étape vers Buttwil s'est déroulée rapidement.

« Pendant 11 vols, nous
avons été en route pendant
17 heures et 50 minutes. »

Notre C152 s'était très bien comporté sans le moindre problème technique. Pendant 11 vols, nous avons été en route pendant 17 heures et 50 minutes. Une sortie en avion vraiment agréable et impressionnante avec, comme d'habitude, de nombreuses rencontres amicales est maintenant derrière nous. Nous nous réjouissons donc de l'année prochaine, où que nos ailes nous mènent.

Fly-In pour les avions électriques et hybrides à Grenchen

Cet automne, les experts et les parties intéressées se sont rencontrés lors de la 5e édition du Swiss Electrify-In. Il s'agit du seul fly-in pour les avions électriques et hybrides en Europe à ce jour.

«Il était impressionnant de voir comment les différents projets de vol électrique se développent et avec quel enthousiasme les équipes impliquées poursuivent leurs objectifs – voler plus proprement et plus silencieusement» ont déclaré les organisateurs. «Après 50 ans de vol techniquement inchangé, l'aviation est définitivement à un tournant. Des systèmes éprouvés, par exemple en matière de propulsion, de conception et d'aérodynamique, sont repensés et remis en question, ce qui donne lieu à des innovations extraordinaires.»

«Après 50 ans de vol techniquement inchangé, l'aviation est définitivement à un tournant.»



Un fly-in pour tous les amateurs de vol électrique, cette année à Grenchen.



Electrify-In 2021.

Photo : Markus A. Jegerlehner / fotojeger gmbh

« Il a été convenu que la Suisse, qui est l'un des pays les plus innovants au monde, peut jouer un rôle de pionnier. »

Premiers vols électriques pour les visiteurs

Le public a également eu l'occasion de voler pour la première fois dans un avion électrique. « C'était une expérience formidable ! Je me sentais absolument en sécurité à bord du Pipistrel Velis Electro, et ne pas entendre le moteur du tout était une expérience spéciale mais agréable », a déclaré l'un des quelque 30 passagers après l'atterrissage du vol touristique.

La génération Y pour l'aviation

« La génération Y – la prochaine étape dans l'aviation » était le thème de l'eTALK. L'hôte de la table ronde, Dominique Gisin, également ambassadeur d'Electrify-In, a accueilli quatre invités : Rachel Moor, hôtesse de l'air chez SWISS International Airlines et aspirante pilote, Carlo Schmid, pilote de record du monde et jeune entrepreneur, Dennis Briechle, conseiller municipal de Bienne (BPL) et Florian Erni, ingénieur en matériaux et procédés qui est également pilote en formation. Ils ont discuté de leur engagement envers l'aviation, de leur passion pour le vol et de leurs visions de l'avenir. Il a été convenu que la Suisse, qui est l'un des pays les plus innovants au monde, peut jouer un rôle de pionnier dans le domaine de l'aviation électrique. Si vous voulez en prendre note: le prochain Electrify-In aura lieu les 10 et 11 septembre 2022 à Berne.

Un nouveau simulateur d'hélicoptère

La Garde aérienne suisse de sauvetage Rega achète un nouveau simulateur d'hélicoptère. Grâce à un cockpit interchangeable, les équipages de la Rega pourront à l'avenir effectuer des formations pour différents types d'hélicoptères dans le même simulateur. Le nouveau simulateur est en cours de développement et sa mise en service est prévue pour la mi-2023.

« Des équipages bien formés sont la base de vols de sauvetage sûrs et réussis », déclare la Rega. Dans le simulateur, les pilotes d'hélicoptère de la Rega peuvent s'exercer efficacement à des situations standard ainsi qu'à des procédures d'urgence qui ne peuvent pas ou difficilement être pratiquées dans la réalité. En 2013 déjà, la Rega a mis en service son propre simulateur d'hélicoptère pour son hélicoptère de montagne AgustaWestland Da Vinci près de l'aéroport de Zurich. La formation sur simulateur des équipages de l'autre type d'hélicoptère de la Rega, l'Airbus H145, a lieu en Allemagne.

« Dans le simulateur, les pilotes d'hélicoptère de la Rega peuvent s'exercer efficacement à des situations standard ainsi qu'à des procédures d'urgence qui ne peuvent pas ou difficilement être pratiquées dans la réalité. »



Cockpit de simulateur AW169. Photo: rega.ch

La Rega est en train de se procurer un nouveau simulateur d'hélicoptère. Elle se compose de deux éléments : Tout d'abord, la plate-forme de mouvement, qui traduit les commandes des pilotes en mouvements authentiques à l'aide d'un système hydraulique. L'autre est une réplique du cockpit qui peut être déplacée sur la plate-forme de mouvement sur des rails. Grâce à ce système dit « roll-on/roll-off », les cockpits de différents types d'hélicoptères peuvent être utilisés sur une seule et même plate-forme.

Le premier à être équipé du nouveau simulateur est le cockpit du futur hélicoptère tout temps de la Rega, le Leonardo AW169-FIPS. Cela permettra non seulement aux pilotes de la Rega de s'entraîner de manière réaliste à des vols dans des situations météorologiques difficiles telles que

des conditions givrantes, mais aussi de compléter leur recyclage sur le nouveau type d'hélicoptère. Dans un deuxième temps, il est prévu d'utiliser le système avec le cockpit de l'Airbus H145.

Investissement à long terme dans la formation des équipages

En principe, le nouveau système peut être étendu à n'importe quel futur hélicoptère de la Rega, et toute la formation sur simulateur d'hélicoptère des équipages de la Rega peut être effectuée au même endroit, près de l'aéroport de Zurich. Cela réduit considérablement le temps et les déplacements nécessaires à la formation des équipages. La Rega investit près de 15 millions de francs dans le nouveau système, qui de-



Nouveau simulateur de vol en hélicoptère.

Photo: rega.ch

vrait être mis en service à la mi-2023 chez «Lufthansa Aviation Training» (LAT) à Opfikon. Le LAT exploitera l'appareil de formation moderne de la Rega et offrira également des capacités aux clients tiers.

Full service of avionics and instruments.

Avionitec AG

GAC/P.O. Box 63
8058 Zurich-Airport
+41 43 816 44 39

Location Grenchen:
Flughafenstrasse 59
2540 Grenchen
+41 32 652 41 61



AVIONITEC

www.avionitec.ch



C-3603 C-537 nouveau dans le musée FFA

Le F+W C-3603 C-537 a longtemps été exposé au Musée des transports de Lucerne. Elle est désormais exposée aux visiteurs dans le hall de l'aviation du musée FFA de l'aérodrome d'Altenrhein.

« C'est un honneur de présenter la dernière pièce exposée, le C-3603 C-537 », déclare le musée FFA. Il a été conçu et construit en Suisse et possède toujours le moteur original Hispano-Suiza (construit sous licence Saurer). Avec un bon 1000 ch, le C-3603 avait une puissance de décollage impressionnante. Elle se trouvait autrefois au Musée des transports de Lucerne, mais n'est plus ouverte au public depuis un certain temps. Désormais, les visiteurs peuvent s'émerveiller devant le C-36 dans le musée FFA.

Le Vampire d'entraînement U-1238 volera à nouveau

En outre, le musée FFA a annoncé ce mois-ci que l'année prochaine, le Vampire d'entraînement

« Avec un bon 1000 ch, le C-3603 avait une puissance de décollage impressionnante. »

U-1238 volera à nouveau et que le Venom J-1643 a passé avec succès un test de moteur.

Le musée de la FFA possède également le futur dernier Hunter suisse monoplace Mk.58 HB-RVS (Papyrus) et l'avion d'entraînement Mk.68 HB-RVR (Amici del Hunter) en état de navigabilité, qui seront achevés à temps pour la Hunterfest à Mollis en septembre. Le moteur du Papyrus et la cel-



**JET & PROP
HISTORIC FLIGHT
MAINTENANCE**



Wir übernehmen Wartungsarbeiten an historischen Flugzeugen. Bei uns ist Ihr Flugzeug sicher in guten Händen. Lernen Sie uns kennen und lassen Sie uns Ihre Wartungsarbeiten mit Ihnen zu besprechen.

So erreichen Sie uns: +41 79

lule de l'Amici del Hunter ont été soumis à des inspections approfondies. A Mollis, ces deux Chasseurs ont alors pu voler en formation devant un large public. « La préservation de ces avions pour la postérité n'a été possible que grâce à la coopération de l'ensemble de la scène de la chasse suisse », a encore annoncé le musée FFA.



Arrivé sur le site de l'exposition et prêt à accueillir les visiteurs.

Photo: Musée FFA



Transport terrestre jusqu'au musée.

Photo: Musée FFA

Les fameuses « queues fourchues », que l'on pouvait apercevoir dans le ciel suisse pendant des décennies, se font également de plus en plus rares. Il est donc d'autant plus agréable que l'ancien Vampire Trainer suisse U-1238 ait été ramené de Suède il y a quelque temps. Celui-ci devrait être revu dans le ciel suisse l'année prochaine. Le musée FFA participe également à la préservation du Vampire Trainer U-1239, qui a été transféré de Bex à Altenrhein il y a quelques semaines.

Unser Maintenance Betrieb befindet sich direkt auf dem Gelände des Flughafens **St. Gallen Altenrhein (LSZR)** und ist am Rollwegsystem angeschlossen. Die Historic Flight Maintenance HFM GmbH ist ein vom AZL zugelassener Unterhalts- und Wartungsbetrieb nach Part MF H.MF.4064 bzw. CH.CAO 1018.

Wir sind die Spezialisten für **historische Propellermaschinen** (wie z. Bsp. Bücker, Piper Cub) speziell aber auch für stoffbespannte Flugzeuge in Holz- und Stahlrahmenbauweise. Selbstverständlich betreuen wir auch zeitgemässe Flugzeuge wie Cessna, Mooney oder Spezialmaschinen.

Reifen, Jahreskontrollen LTA's, SB's aber auch Modifikationen oder Upgrades in erstklassigen Händen, denn es liegt uns am Herzen genau wie Ihnen. Kommen Sie vorbei oder schreiben Sie uns, wir freuen uns die nächsten Tage mit Ihnen zu rechnen.

123 33 66 ♦ info@hf-maintenance.com ♦ www.hf-maintenance.com

International News & IAOPA

AOPA: a wide range of webinars and E-Trainings

With all the downfalls and negative impact of the Covid-19 pandemic, there are a few positive things that result from it. One of these is the fact that online trainings and learnings are now more available than ever and also widely accepted. The AOPA network is particularly strong in delivering E-courses to its members. If you are interested, you will find many webinars, trainings and classes in English from many AOPA country organisations. Aopa.org also offers a wide selection, see for example on its website [here](#).

Updated Easy Access Rules for Drones

The European Union Aviation Safety Agency has published a new revision of the Easy Access Rules for Drones. The document is generated through the eRules platform and will be updated regularly to incorporate further changes and evolutions to its content. You will find it [here](#).

EASA-FAA Industry-Regulator AM Event

From November 8 to November 12, the EASA-FAA Industry Regulator AM event will be held, hosted by EASA. Due to remaining Corona restrictions it will be held via WebEx running for 3.5–4 hours each day in the afternoons from 15:30 – 19:30 hrs. The goal is to continue to build on the outcomes of the successful 2015–2020 workshops, while striving to offer new coverage and technical insights based on the most recent developments in the area of Q&C for AM. Upon completion of the event, the proceedings will be made available to the public on the EASA website [here](#).

Girls in Aviation Day 2021: Nearly 10,000 Attendees

“Our primary goal is to introduce girls ages 8 to 17 to all the career opportunities aviation and aerospace offer”, says WAI CEO Allison McKay. «We go beyond piloting careers and include air traffic controllers, astronauts, mechanics, engineers, technicians, designers and more.» With 85 individual events presented worldwide, Women in Aviation International’s 25 Girls in Aviation Day 2021 reached nearly 10,000 attendees. While a majority of events were held in person, many were organized for virtual gatherings through the use of the Aviation for Girls App and additional video content. The events are taking place throughout September and October.

A Swiss Tradition

In one of his blog posts for AOPA, Garrett Fisher again shed light on peculiar traditions and experiences of flying in and over Switzerland. «In late winter of 2021, I discovered a Swiss tradition of sorts, where the national aero club creates a



“Roughly the halfway point: Grand Goliath, Switzerland (10,623’), with Italy on the other side of the ridge and France on the right horizon.”

Photo by Garrett Fisher / AOPA.org

“Flugparcours” where pilots fly to 10 designated airports over the course of 6 months, have each landing stamped at the airport, submit the form, and get published in a list of pilots that have done it. For reasons I still do not understand, I decided that this activity was a good idea, and began it in earnest. One thing led to another, and I was soon halfway done with the list, while also having visited several airports not on the Flugparcours list. That exposed that I had, until this point, not really gotten over a reality for GA fields in Europe: they are complicated». Read more about his adventures [here](#) – it is well worth it.

Choice between fossil fuels and plant-based fuel

“Japan needs to catch up to Europe and the US in the use of SAFs”, says All Nippon Airways President and CEO Hirako Yuji. The Japanese carrier is inviting corporate customers to help it cut carbon emissions by switching to sustainable aviation fuels, or SAFs. The Japanese carrier says businesses that take part in the program can choose between fossil fuels or plant-based fuels. SAFs can cut CO₂ emissions by 80 percent compared to conventional fuel. But they cost more. ANA conducted a sustainable fuel cargo flight for three logistics firms last month. The companies received CO₂ reduction certificates in return for paying higher fees.

Flying again in Covid-19 times

This month, reports all over the world focus on out-of-training pilots flying again after a long break due to the Covid-19 pandemic. Stay safe if you have not been flying for a long while, and get ready by attending on of the many, readily avail-

able, on-site or virtual (re)trainings! If you need support in finding the right services for you, you can always contact our office at www.aopa.ch. Also, do not forget to become a member.

19-year-old around the world on circumnavigation flight

“I figured, well, I could (...) do something pretty crazy and fly around the world”: In another article worth reading by aopa.org, the 19-year-old Zara Rutherford, talks about her motivation and experience of launching a solo around-the-world mission. “I like to say it makes me see the world. There are some days when you just want to get to your next destination...but when you are VFR you are forced to stay below the clouds and see the world right as you’re flying around it», Rutherford explains. After departing Belgium on August 18, she has since flown across the Atlantic to Greenland, then Canada, down the U.S. East Coast to the Caribbean Islands, Colombia, Panama, Costa Rica, Mexico, and up the U.S. West Coast to Nome, Alaska. Read all about it [here](#).



Zara Rutherford grew up in an aviation family.

Photo: aopa.org, by

Beatrice De Smet, courtesy of Zara Rutherford



Mitgliederinserate

Kaufen, verkaufen, tauschen, suchen – Mitglieder platzieren Kleininserate gratis

Als Mitglied profitieren Sie von der kostenlosen Publikation von Kleininseraten (Tausch, Occasion, Mitflugangebot usw.). Sie können jederzeit Gratisinserate aufgeben. Melden Sie sich unter <https://www.aopa.ch/deutsch/shop/kleinanzeige-aufgeben/> oder office@aopa.ch.

Zu verkaufen: fabrikneue Savannah S auf Amphib Floats

Wegen Zeitmangel verkaufe ich meine fabrikneue Savannah S auf Amphib Floats. TT 25 Stunden, Standort LSZI. Registriert als ULM in Frankreich, MWSt CH bezahlt. Alle Optionen, G3Xtouch Glascockpit. BRS 600 kg, Rotax ULS 612, 4 Tanks 144 lt; Neupreis: CHF 102'000. VB CHF 77'000. Matthias Schmid +41 79 332 64 74



Zu verkaufen

Akku-Flugzeugschlepper TOWFLEXX – TF 2.0 mit Deichselkopfsteuerung, 500 W Motor, 4 tons MTWO Aircraft inkl. Universaladapter, Geschwindigkeitsregler und extra Cirrus SR20/22 Kit; März 2021 – CHF 2500 verhandelbar. 079-7575 670

Gesucht

Winterprojekte, verunfallte Flugzeuge, abgelaufene ARC, unfertige Projekte, Hagelschäden, Angebote an burgstaller@wingscout.net

PowerFLARM zu verkaufen

Portable PowerFLARM zu verkaufen mit zusätzlicher Flarm-Antenne, Ladegerät 2018 gekauft, ca. 60 Stunden Betrieb, Akku-/Batteriebetrieb mit eigener Anzeige Funktioniert einwandfrei, zweite Antenne für bessere Abdeckung, CHF 1450.–. Jacques Sanche, 079 635 5959, jacques-sanche@bluewin.ch

Zu verkaufen

Jeppesen (Bottlang) Europe – Edition Echo, 6 Ordner.

Nachgeführt und mit Revisions-Service bezahlt bis 31.12.2021.

Verkaufspreis CHF 250.00 (Neu mit 12 Monaten Revision: €526.00) Ein Bose A20 für nur CHF 550.00!

Kontakt: info@lohag.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 4605 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

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

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 dgiflyers.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



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



EASA/FAA Lizenzen – SEP/TAA – VFR/IFR

Jahrescheckflüge, Einweisungen, Umschulungen, Flight Review (BFR) und IR Prof. Check (IPC), GTN650/750/G1000NXi, **AirBusinessCenter**, EuroAirport BSL/LFSB, FAA and TSA approved. www.flyabc.ch, paul.flyabc@bluewin.ch, 079 285 46 60, AOPA member 1241

