



AOPA SWITZERLAND

# POSITION REPORT

Édition 280 – Été 2022



« Junkers fait  
revivre les années  
1920 et 1930 avec  
l'A50 Junior. »

à partir de la page 18



## Mein Fluglehrer staunte nicht schlecht...

**E**s 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
Le nouveau comité	5
News & évènements	6
Reportage: l'AG à Birrfeld	8
Tribune	13
Portrait OpenFly	15
Vie aéronautique en Suisse	18
International Affairs	21
International News & IAOPA	26
Petites annonces	28

## 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)

Roland Kaps, roland.kaps@aopa.ch (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.

Pour des raisons de lisibilité, cette publication a été rédigée au masculin, mais s'adresse bien entendu aussi à nos chères pilotes et membres féminins.

## Chers membres de l'AOPA, chers passionnés de vol et d'avions, chères parties intéressées

Ce fut une belle expérience de rencontrer personnellement de nombreux membres et amis de l'AOPA Switzerland à l'occasion de l'assemblée générale 2022 sur l'aérodrome de Birrfeld et, auparavant, à l'AERO de Friedrichshafen, et de pouvoir enfin à nouveau avoir des discussions informelles sur l'aviation générale. Espérons que cela continuera ainsi.

Pour les raisons que l'on sait, les années 2021 et 2022 ont été des montagnes russes intenses pour nous et pour nos sentiments, nos espoirs et nos craintes. Parfois, nous avons le droit de faire quelque chose, parfois non. Parfois, la fin du monde était pour demain, parfois elle était reportée aux années 2030 ou 2050. Parfois, on vantait les vacances autour de la maison comme le nouvel avenir, parfois les aéroports étaient à nouveau remplis de gens en route pour des vacances à l'étranger. Et l'énumération pourrait continuer ainsi. Mais tout cela a été cruellement dépassé par l'attaque brutale de la Russie sur l'Ukraine. Par soif de pouvoir et folie des grandeurs d'une petite classe dirigeante russe, politique et militaire, la plus longue période de paix en Europe a été brutalement interrompue et une guerre a été déclenchée en Europe. Où cela va-t-il nous mener?



A l'occasion de l'assemblée générale 2022 à l'aérodrome de Birrfeld (rapport séparé plus loin), j'ai pu parler de la collecte de fonds de l'AOPA Switzerland en faveur de l'AOPA Ukraine. Ces dernières années, nous avons appris à connaître et à apprécier les représentants de l'AOPA Ukraine à l'occasion des Regional Meetings de l'IAOPA Europe. Cela nous a permis de prendre contact directement avec l'AOPA Ukraine dès le début de l'attaque illégale de la Russie contre l'Ukraine. Celle-ci nous a envoyé un appel à l'aide en nous demandant de l'aide pour l'acquisition de matériel médical au profit de la population en détresse. Le comité a alors immédiatement lancé une campagne de dons correspondante, qui a ensuite été diffusée dans toute l'Europe dans le cadre de l'IAOPA et a déclenché d'autres campagnes de dons dans d'autres pays. Les dons reçus ont été arrondis par l'AOPA Switzerland à CHF 20'000, un grand

succès et un signe impressionnant de solidarité. Luca Milesi, membre du comité et pharmacien de formation, a pris en charge la coordination et le contrôle de la collecte de fonds. Les fournitures médicales sont livrées par le vendeur en Pologne, où elles prennent ensuite directement le chemin de l'Ukraine. Cette procédure efficace et peu coûteuse n'est possible que grâce à l'aide et à la médiation de l'AOPA Pologne. Les détails ont pu être discutés et réglés avec son président à l'occasion de l'AERO. Nous sommes encore sous le coup de l'engagement humain que tout le monde fait en Pologne en faveur de la population ukrainienne en détresse. Nous avons également reçu un e-mail émouvant de l'AOPA Ukraine, dans lequel elle nous remercie de tout cœur pour l'aide apportée. Nous remercions également tous ceux qui ont contribué à cette collecte de fonds.

Laissons place à l'espoir que la guerre ne s'éternise pas et que l'Ukraine puisse bientôt commencer à reconstruire son pays comme avant. Nous croisons les doigts pour cela.

**Daniel Affolter, président du comité de l'AOPA Switzerland**

## Le nouveau comité

« Notre comité continue de s'agrandir. »



**De gauche à droite:**

**Peter «Juri» Jurt; Patricia Siebenmann; Luca Milesi; Daniel Affolter, Président; Roland Kaps-Becker, Vice-président; notre membre du comité fraîchement élue Peggy Walentin et Philippe Hauser, Directeur.**

Le rapport de l'AG de cette année en page 8.

### Fly Out 2022 vers l'Italie

Cette année, le Fly Out nous conduira en Italie du lundi 22 au samedi 27 août. Une fois de plus, une tournée intéressante nous attend.

L'aérodrome de Bresso LIMB, situé au nord-ouest de l'aéroport de Milano-Linate, est idéal pour le passage de la douane d'entrée en Italie – c'est-à-dire dans l'UE.

Le lundi, nous nous retrouverons à l'aérodrome de Modène LIPM pour un apéritif de bienvenue. Ensuite, une visite des usines Ferrari à Maranello est prévue.

Le lendemain, nous nous rendrons à Ferrara LIPF, une ville pleine d'histoire. Nous ferons une visite guidée de la ville et découvrirons la plus ancienne cave à vin du monde. Ferrara n'a pas non plus à rougir de ses qualités culinaires.

La ville de Foligno LIAF, distante de 100 NM, nous accueillera le mercredi pour deux jours. La culture et la gastronomie seront les thèmes principaux.

Que serait un Fly Out sans une approche vers une île? C'est pourquoi nous avons choisi Elbe



Isola d'Elba

Photo: AOPA

LIRJ comme dernière destination, et nous y atterrirons le vendredi. Après un programme intéressant l'après-midi, notre voyage se terminera comme toujours par un excellent dîner.

Nous communiquerons à nos membres les détails, les prix et les modalités d'inscription par le biais de notre newsletter. Nous nous réjouissons d'ores et déjà de votre participation au Fly Out 2022.

### Réunions SPAS 2022

Les hydravions arrivent, aux dates suivantes:

Yvonand, Lac de Neuchâtel → 17 à 19 juin

Bönigen, Lac de Brienz → 12 à 14 août

Cham, Lac de Zoug → 19 à 21 août

L'Abbaye, Lac de Joux → 26 à 28 août

Pour plus d'informations, voir <https://seaplanes.ch>



Photo: SPAS – Seaplane Pilots Association Switzerland

### Événement de pilotes d'essai avec le TBM 940

Nous avons été ravis de voir le nombre de pilotes qualifiés qui se sont portés volontaires pour piloter le TBM 940 de Daher et rédiger un rapport. Les heureux élus ont été sélectionnés par TBM et nous pourrons lire dans le prochain Position Report comment les pilotes d'essai ont vécu cette expérience. Nous sommes impatients de connaître le résultat et remercions Daher pour ce régal aéronautique.

### Fête de l'aérodrome de St. Stephan

Sur le bel aérodrome de l'Oberland bernois, les préparatifs pour la fête du Hunter du 20 août battent leur plein. La visite de la légendaire **Patrouille Suisse** avec ses jets rouges et blancs Tiger constituera un temps fort particulier.



Trouvez les dernières nouvelles et le programme sous <https://www.hunterverein.ch>.

### Rencontres Internationales d'Oldtimers à Gruyères (RIO)

Du 3 au 4 septembre, des Oldtimers se retrouvent à Gruyères.

L'équipe de passionnés d'aviation, organise depuis 2014 des événements en Suisse romande auxquels participent de nombreux avions et véhicules de collection. Il ne s'agit pas d'un meeting aérien, mais d'une rencontre où le public est invité à découvrir des machines d'un autre

temps et à interagir avec les équipages, les pilotes et les mécaniciens. Les RIO ont lieu tous les deux ans et attirent des milliers de spectateurs. Après une pause due à la pandémie, les organisateurs sont heureux d'annoncer la prochaine édition. Pour la première fois sur l'aérodrome de Gruyère LSGT. Entre lac et montagnes, dans une région réputée pour son fromage et son chocolat.

Pour plus d'informations, consultez le site [www.rio.aero](http://www.rio.aero).



## 58<sup>e</sup> Assemblée générale

**Les points forts de la rétrospective du président de l'AOPA Daniel Affolter ont été la situation en Ukraine, Corona, la votation sur le CO2 et une rétrospective de l'AERO 2022.**

### Collecte de fonds pour l'Ukraine

Le président a tout d'abord évoqué la campagne de dons de l'AOPA Switzerland en faveur de l'AOPA Ukraine, qui avait demandé de l'aide pour l'achat de matériel médical pour la population ukrainienne en détresse. Comme indiqué dans l'éditorial, cette action a été un grand succès et un signe fort de solidarité avec une population qui doit faire face à des souffrances indicibles. Souhaitons à l'Ukraine de retrouver rapidement la paix dont la Russie l'a si brutalement privée et de pouvoir commencer à se reconstruire.

Corona et ses conséquences sont connues. Heureusement, la situation s'est apaisée, ce qui a notamment permis d'organiser à nouveau l'AG dans un cadre personnel. Contrairement à d'autres pays, les restrictions et les règles dans le domaine de l'aviation générale ont été édictées avec discernement en Suisse. Ainsi, ceux qui le souhaitaient ont pu continuer à voler, ce qui a contribué à la sécurité, car c'est en forgeant qu'on devient forgeron, ce qui est particulièrement vrai dans l'aviation.

### Les contradictions de la politique

La rétrospective des débats parlementaires, de la campagne de votation et du résultat de la votation sur le CO2 est – selon le président – un cas d'école de l'imprévisibilité de la politique et des priorités politiques. Avant la votation, le Parlement et la campagne de votation ont affirmé que

le prix du carburant ne serait jamais assez élevé, et qu'il devrait même l'être. Plus c'est élevé, mieux c'est. Aujourd'hui, le prix du carburant a augmenté et tout est soudain différent. On demande maintenant à l'État de faire baisser le prix du carburant par toutes sortes de mesures (subventions, réductions d'impôts, etc.). De telles contradictions ne servent pas la crédibilité du Parlement et des partis, et n'aident pas non plus à élaborer une politique pour l'avenir. L'AOPA doit continuer à expliquer l'importance de l'aviation générale afin qu'à l'avenir, de tels coups politiques stupides à son détriment n'atteignent même pas le Parlement.

### L'AERO est de retour

Fin avril, l'AERO 2022 a de nouveau eu lieu à Friedrichshafen avec la participation du public. Par chance. Les nombreux visages satisfaits, accompagnés du niveau sonore correspondant, ont montré avec clarté que rien ne peut remplacer le contact personnel. Le stand de l'AOPA, où l'AOPA Switzerland était invitée et représentée tout au long de la manifestation par des membres du comité et Philippe Hauser, a en tout cas reçu de nombreuses visites de membres et d'amis.

Le président a résumé ses impressions sur le salon de cette année. Il a été impressionné par la prédominance, dans le domaine de l'aviation générale (sans tenir compte du secteur commercial), des avions légers (un peu plus de 700 kg MTOW) ainsi que des Ultralight, Eco-Light et

autres (MTOW inférieur à 700 kg). Les nouveaux matériaux, la haute qualité de fabrication, l'électronique de pointe, les moteurs légers et puissants, le tout accompagné d'une réduction correspondante du bruit, ont permis aux avions modernes de percer et de reléguer les «anciens» avions dans un coin. Le président a illustré son propos par un exemple: Après de nombreuses années, un membre a vendu son avion classique de 1350 kg MTOW et en a acheté un autre de 750 kg MTOW (catégorie de poids la plus basse de l'AESA). Cet avion dispose de 2 places, d'une endurance de 5 ½ heures, d'une vitesse de croisière de 120 kts, d'un cockpit en verre, de la catégorie de bruit la plus basse, d'un parachute, d'un équipement IFR, d'une fonction Home, d'un «bouton panique» (qui rétablit les conditions de vol normales à partir d'une situation d'urgence) et de bien d'autres choses encore. Et tout cela pour un prix d'achat et un coût à la minute de vol inimaginables. Il y a dix ans encore, quelqu'un aurait été déclaré fou s'il avait prédit cela, mais aujourd'hui, c'est une réalité. Les jeunes pilotes se forment aujourd'hui à l'ULM, en achètent et parcourent le monde entier avec. Personne ne veut encore piloter ou même acquérir un avion de 20 ans. Ce qui est à la traîne, ce sont les règles de l'AESA. Mais la Suisse est également appelée à aider les avions modernes, qui sont tout à fait dans l'air du temps en ce sens qu'ils consomment peu de carburant, sont silencieux et nécessitent une infrastructure simple, à percer au niveau national et à ne pas attendre que l'AESA agisse.

« L'AERO l'a montré: Les contacts personnels sont irremplaçables. »

### Avgas 100LL

D'autres mots-clés ont été la problématique du kérosène 100LL. L'UE a décidé qu'à l'avenir, ce type de carburant nécessiterait une autorisation. Les entreprises peuvent déposer une demande de licence d'importation jusqu'au 01.11.2023. Si aucune entreprise n'est retenue, plus aucune 100LL ou similaire ne sera autorisée en Europe à partir du 1er mai 2025. Étant donné que de très nombreux avions – surtout les plus anciens – ont encore besoin de ce carburant, les propriétaires d'avions et l'industrie ont une grande tâche à accomplir. Mais ce à quoi il faut certainement s'attendre, c'est une augmentation massive du prix de ce type de carburant.

### Fréquence causette et Language Proficiency

Philippe Hauser, directeur de l'AOPA Switzerland, a fait part de ses activités en tant que représentant de l'AOPA en matière de fréquences. Ainsi, à l'initiative de l'AOPA, une discussion est en cours pour une fréquence européenne d'aviation générale, sur laquelle les pilotes pourraient échanger des informations entre eux ou consulter des informations. Philippe Hauser est également actif auprès de l'OACI (Organisation de

l'aviation civile internationale) en matière de Language Proficiency Level 4 et a fait des propositions de simplification. Vous trouvez plus d'informations à ce sujet dans ce Position Report à la page 21.

### Drones

Les drones représentent un défi de plus en plus important, puisqu'ils occupent, pour simplifier, l'espace aérien jusqu'à 500 ft de sol. Comme il s'agit d'un domaine où les intérêts économiques, donc financiers, sont importants, il faut s'attendre à un lobbying et à une pression politique sur ou contre l'aviation générale. Le Touring Club Suisse TCS, par exemple, a fondé une académie de la mobilité («Drone and Vertical Mobility Academy») sur mandat de la FIA (Fédération Internationale Automobile), qui s'occupe-

ra des questions relatives aux drones et les représentera. A cela s'ajoute le fait que, dans le cadre de la discussion pour un «U-Space», des demandes sont formulées qui conduiraient à une véritable division en deux de l'espace aérien actuel. L'IAOPA est représentée dans les instances concernées et se bat en première ligne pour un espace aérien librement accessible.

« Le peu d'espace aérien disponible pour l'aviation générale sera encore plus restreint par les drones. »

Offizieller Versicherungspartner der AOPA

**Luftfahrzeuge  
sind bei uns  
sicher versichert.**



**glausen + partner**

Versicherungstreuhand seit 1986

Glausen + Partner AG - Kasernenstrasse 17A - CH-3602 Thun  
Tel. +41 33 225 40 25 - info@glausen.ch - glausen.ch



### Un nouveau membre au comité de l'AOPA Switzerland

Last but not least, des élections ont eu lieu lors de l'AG de cette année. Le vice-président de longue date Roland Kaps-Becker a été réélu et Peggy Walentin a été nouvellement élue.

« J'aime partager la sensation de voler et de liberté. »

### Peggy Walentin

En 1994, elle a organisé le premier Airshow et par la suite, plus de 70 grands événements (salons et Airshows) ont attiré jusqu'à 60.000 visiteurs.

Fascinée par l'aviation dès la première rencontre avec cette activité, elle a obtenu son PPL-A en 1997, suivi de la qualification voltige, multi-moteur et celle d'instructeur. Beaucoup de gens connaissent Peggy Walentin depuis sa période active de wing-walking. De 2005 à 2015, elle a voyagé dans le monde entier avec sa propre équipe dans plus de 16 pays / 3 continents et j'ai volé plus de 1.000 écrans.

Après 10 ans, Peggy Walentin a mis fin à sa carrière sportive et a commencé à travailler pour

« Peggy Walentin - Une vie depuis plus de 25 ans dans l'aviation, qui n'était pas du tout prévue. »



Red Bull Air Race, comme responsable de l'aviation, du Flight OPS et de l'aéroport de la course. En 2019, l'Air Race a cessé d'exister. Depuis, elle continue à travailler dans le monde entier dans les domaines du conseil en aviation, de la gestion de projet, du marketing / des ventes et du Flight OPS. Bien entendu, elle préfère toujours voler, de préférence dans des biplans à cockpit ouvert et moteur en étoile.

Son objectif est d'inspirer les jeunes à trouver leur hobby ou leur profession dans l'aviation et, bien sûr, de continuer à faire progresser l'aviation générale dans son ensemble. L'aviation ne devrait pas être cataloguée (stupide, dangereuse, périlleuse) Peggy Walentin: «Non! Voler et l'aviation, avec tout ce que cela implique, est un hobby d'une beauté absolument époustouflante et une profession follement intéressante et polyvalente, avec de grandes responsabilités, des possibilités de développement nombreuses et des expériences merveilleuses.»

**Nous avons posé 6 questions à Peggy Walentin (PW):**

**Q: Cite une personne avec laquelle tu aimerais voler, vivante ou décédée.**

PW: Je l'ai déjà réalisé. J'ai pu suivre ma toute première leçon d'entraînement à la voltige en 1998 avec Mark Hanna (Old Flying Machine Company de Duxford). Mark était une légende dans le milieu des avions anciens (l'un des pilotes de démonstration britanniques les plus expérimentés dans le domaine des avions militaires historiques, Mark Hanna est décédé dans un accident d'avion en Espagne en 1999).

**Q: Si tu pouvais piloter n'importe quel aéronef, quel serait-il?**

PW: Corsair F4U

**Q: Quelle(s) autre(s) destination(s) aimerais-tu absolument voler?**

PW: J'aimerais faire un tour d'Europe avec un petit Piper Cup – sur des petits terrains privés – on y rencontre toujours des gens très spéciaux.

**Q: Quelle a été pour toi la plus grande innovation dans l'aviation?**

PW: A l'heure actuelle? J'ai un grand écart entre l'instructeur de vol actif et la reprise du vol actif (2002–2016), pendant laquelle je ne pilotais en

fait que des Stearman avec de vieux instruments en conséquence. Puis je me suis soudainement retrouvé dans un Glass Cockpit et mon vieux GARMIN 496 m'a soudain paru TRÈS vieux. Depuis, je ne cesse d'apprendre – l'industrie a fait de grands pas dans ce secteur. D'un côté, je trouve que c'est une bénédiction, mais d'un autre côté, c'est peut-être aussi une petite malédiction, surtout dans le domaine VFR. Cette pensée me vient surtout lorsque je vois des avions entièrement équipés avec des pilotes qui utilisent en plus un iPad et un iPhone – mais qui ne regardent tout simplement plus dehors.

**Q: Quels avantages retires-tu du fait d'être pilote?**

PW: Le fait de pouvoir montrer à mes concitoyens leur pays d'en haut. J'aime partager le sentiment de vol / de liberté.

**Q: Quelles sont tes activités préférées en dehors du vol?**

PW: Je suis un peu un bourreau de travail et je ne peux pas vraiment me déconnecter. Ce que je préfère, c'est «réseauter» et mettre les gens en contact, tant au niveau professionnel que privé.

## Tribune

### Rapports SESE: Quo vadis?

*Roland Kaps-Becker, vice-président AOPA Switzerland*

Deux formulations dans des rapports sommaires publiés récemment par le SESE (Service suisse d'enquête de sécurité) laissent plus d'un pilote interrogatif: à quoi pensait le SESE en les formulant? On y fait des suppositions ou on confond causes et mesures d'endiguement. Un ton plus accusateur à l'égard du pilote peut également être perçu dans certains rapports de ces dernières années.

Les tâches d'une enquête sur les accidents d'aviation (conformément aux exigences de l'annexe 13 de l'OACI et de la loi fédérale sur l'aviation LA) sont mentionnées au début de chaque rapport du SESE: il «a pour seul objectif la prévention d'accidents ou d'incidents graves». Il n'y est toutefois fait aucune mention de spéculations ou d'interprétations personnelles.

Ainsi, la formulation du **rapport sommaire concernant l'accident d'un Piper Seneca** en approche d'Altenrhein est tout de même très surprenante. On y lit dans la dernière phrase (c'est nous qui soulignons): **«Il est donc probable que le pilote n'ait pas perçu durant cette phase la migration de l'affichage du plan de descente de bas en haut et qu'il en soit ensuite venu à sa mauvaise interprétation de cet affichage»**. Le fait que les déclarations du pilote et la reconstitution technique et factuelle de ce qu'il aurait vu ne concordent pas n'aide évidemment pas à

trouver des causes pour prévenir les accidents à l'avenir. Mais cette formulation semble néanmoins exprimer bien plus une supposition, qui ne peut toutefois absolument pas être étayée par des faits.

Le **rapport sommaire sur une approche dangereuse** (Airprox, incident grave) près de Bienne-Kappelen est plus aventureux: le deuxième des trois points des conclusions indique que «l'absence d'un dispositif d'alerte anticollision à bord de l'avion en train de décoller» a contribué à la survenue de l'incident grave. Cette argumentation est vraiment difficile à suivre. Ne faudrait-il pas alors qu'un nombre nettement plus important d'avions sans avertisseur de collision soient impliqués dans de tels conflits Airprox? <Sarcasme off...> Un avertisseur de collision en état de marche aurait probablement averti le pilote plus tôt et l'approche dangereuse n'aurait pas eu lieu. L'absence d'une mesure dite de mitigation ne peut toutefois pas être la cause d'un incident!

Nous espérons qu'il s'agit là d'une erreur et qu'à l'avenir, il sera à nouveau possible d'accorder de l'attention au contexte professionnel et factuel d'un rapport d'accident (que nous espérons rare). Ce n'est qu'ainsi que nous pourrons apprendre (beaucoup, espérons-le) des erreurs des autres.




## TBM 960 DIGITAL POWER

Our latest TBM very fast turboprop aircraft delivers the full benefits of digital power. Taking maximum advantage of today's turboprop technology, the single-engine TBM 960 provides high efficiency for more sustainability. In its Prestige cabin, passengers regulate temperature and ambient lighting with exactitude. Featuring outstanding safety systems such as the TBM e-copilot® and HomeSafe™ emergency autoland, the TBM 960 is the quintessential TBM.

**SAFETY & EFFICIENCY  
ARE OUR PRIORITIES.**

Visit us at [tbm.aero](http://tbm.aero) or

Contact a TBM expert  
in Switzerland:

+41 (0)79 890 02 02  
[www.swisflyaero.com](http://www.swisflyaero.com)



## Portrait OpenFly

### En route comme dans son propre jet privé

*Patricia Siebenmann, responsable de communication AOPA Switzerland*

#### OpenFly connecte les voyageurs d'affaires qui souhaitent voyager de manière flexible et les pilotes de l'aviation générale

Nous connaissons déjà ce type de mise en relation avec la plateforme Uber, où des chauffeurs transportent des passagers avec leur propre véhicule contre rémunération. Ce n'était donc qu'une question de temps avant que quelque chose de similaire ne soit proposé dans le domaine de l'aviation. Après avoir réussi à s'établir en France, OpenFly vient de lancer sa nouvelle application unique en Suisse. Celle-ci se base principalement sur le segment de l'aviation générale.

#### Le portail de location d'avions, pilotes inclus, à la demande

C'est en constatant la demande de déplacements rapides et totalement flexibles pour les entreprises et leurs équipes, qu'est née l'idée de créer OpenFly. Une plateforme d'intermédiation pour la location d'avions privés.

OpenFly met ainsi en relation des petites et moyennes entreprises, dites PME, qui souhaitent voyager avec des propriétaires d'avions privés et des pilotes professionnels. Ce portail numérique recense aujourd'hui plus de 150 aéronefs de toutes tailles (2 à 8 places en moyenne) et de tous types (du SR22 au Citation Mustang en pas-



sant par le TBM et le PC-12), permettant aux clients de trouver l'avion qui leur convient. 5 de ces avions sont déjà stationnés en Suisse.

En utilisant OpenFly, les PME s'affranchissent des transits obligatoires via les grands aéroports, des contraintes horaires, des vols de correspondance, des formalités d'embarquement et de débarquement, etc. Chaque aéroport devient une plaque tournante pour tous les aéroports européens et la Suisse. Le temps de voyage peut être utilisé efficacement, par exemple pour se concentrer et travailler dans un environnement confidentiel et non perturbé. Presque comme dans son propre jet privé.

### Comment cela fonctionne-t-il en détail?

Le passager crée ses voyages, avec une ou plusieurs destinations, sur un ou plusieurs jours et aux heures qu'il souhaite. Il organise les vols avec un pilote professionnel qu'il a lui-même choisi.

Pour être référencé sur OpenFly, chaque pilote doit être titulaire d'une licence professionnelle (CPL/IR) et remplir d'autres conditions spécifiques (par exemple, au moins 500 heures en tant que commandant de bord et 100 heures en tant que commandant de bord IFR) avant de pouvoir être affecté à un avion référencé sur la plateforme, avec l'accord du propriétaire. Pour les pilotes professionnels et les propriétaires d'avions, OpenFly offre ainsi un revenu supplémentaire. Et les voyageurs ont la garantie que toutes les normes de sécurité sont respectées.

« Trois clics et c'est parti pour le voyage! »

Grâce à l'application mobile, l'utilisateur est totalement indépendant dans l'organisation de son voyage ou de celui de ses collaborateurs. Trois étapes suffisent pour effectuer une demande de réservation. Le service proposé par OpenFly fait converger les intérêts tant des en-

### Exemple de voyage:



treprises qui planifient des voyages que des pilotes professionnels et des propriétaires d'avions. En louant leurs propres avions, les propriétaires d'avions disposent d'une source de revenus supplémentaire.

On peut s'inscrire gratuitement sur [openfly.ch](http://openfly.ch) pour tester l'application et effectuer des simulations de voyage.



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 BAZL zugelassener Unterhalts- und Wartungsbetrieb nach Part MF CH.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.

Wir übernehmen Wartungsarbeiten, Jahreskontrollen LTA's, SB's aber auch Modifikationen oder Upgrades. Bei uns ist Ihr Flugzeug in erstklassigen Händen, denn es liegt uns am Herzen genau wie Ihnen. Lernen Sie uns kennen, kommen Sie vorbei oder schreiben Sie uns, wir freuen uns die nächsten Arbeiten mit Ihnen zu besprechen.

So erreichen Sie uns: +41 79 123 33 66 ♦ [info@hf-maintenance.com](mailto:info@hf-maintenance.com) ♦ [www.hf-maintenance.com](http://www.hf-maintenance.com)



### OpenFly en quelques chiffres :

- Création en 2018
- Plus de 250 entreprises impliquées
- 200 propriétaires d'aéronefs
- 700 pilotes professionnels

[www.openfly.ch](http://www.openfly.ch)

## La nouvelle A50 Junior

Patricia Siebenmann, responsable de communication AOPA Switzerland

### Junkers fait revivre les années 1920 et 30 avec l'A50 Junior

La société JUNKERS Flugzeugwerke AG, connue pour la reproduction de l'historique Junkers 13, a lancé un nouveau projet: L'avion à aile basse et cockpit ouvert A50 Junior. Le parent plus petit et plus maniable du Ju 52 mondialement connu, le «Tante Ju», a effectué avec brio son premier vol, la semaine de Noël, sur l'aérodrome de Neuhausen ob Eck dans le sud de l'Allemagne. La joie était grande pour tous les participants et le pilote d'essai Sören Pedersen a loué les caractéristiques de vol harmonieuses de la réplique. Celui-ci est plus rapide que l'original, mais en même temps plus économique à l'usage. Le système de sauvetage global, une exigence pour un avion ultraléger (ULM), a également été testé avec succès. En cas d'urgence, après un déclenchement manuel par le pilote, un parachute est éjecté du fuselage. L'ensemble de l'avion, y compris les passagers, descend alors doucement vers le sol. L'homologation définitive de l'A50 Junior est prévue pour juillet au plus tard.

«Premier vol réussi avec brio à Noël.»

### L'ancien et le nouveau se rejoignent

Il n'aura fallu qu'un an aux experts de Kaelin Aero Technologies pour reconstruire le projet de 1929 en ULM. L'avion ultramoderne est une reprise d'un avion historique de 1929. Vu de l'extérieur, avec son enveloppe en tôle ondulée, plus précisément en duralumin, c'est un oldtimer, mais à y regarder de plus près, c'est un avion contemporain équipé des systèmes avioniques courants de GARMIN. La raison pour laquelle le premier vol de Junior a eu lieu en Allemagne et non en Suisse est liée au site de Kaelin Aero Technologies, qui a construit le premier prototype non loin de la frontière suisse et de l'aérodrome allemand de Neuhausen ob Eck.

Après un séjour à l'aérodrome de Dübendorf, le siège de JUNKERS Flugzeugwerke se trouve depuis 2020 à l'aérodrome de Sankt Gallen Altenrhein et à Widnau, tout proche. C'est de là que l'A50 Junior sera livré à l'avenir. Dieter Morszeck, un entrepreneur prospère de Cologne, est le moteur de ce projet.

### Dieter Morszeck et les usines aéronautiques Junkers

Lui-même également pilote enthousiaste et passionné d'aviation depuis son enfance, il a repris dans les années 70 le fabricant de valises Rimowa dirigé par son père. En 2016, on a appris que Morszeck souhaitait reproduire un exemplaire du Junkers 13 apte à voler. À ce jour, trois exemplaires ont été produits.



Photo: Junkers Flugzeugwerke AG

En 2018, Morszeck s'est retiré de Rimowa, après avoir précédemment vendu la majorité de l'entreprise au sous-groupe français de produits de luxe LVMH (Louis Vuitton Moët Hennessy). Le groupe d'entreprises Dimor de Morszeck ne comprend pas seulement les usines d'avions Junkers, mais aussi, depuis quelques années, le fabricant américain Waco Aircraft Corporation à Battle Creek, Michigan. C'est là que sont construits les biplans classiques Waco YMF-5 et Great Lakes 2T-1A-2. L'usine devrait également produire de futurs exemplaires du Junkers F 13.

### Un ULM adapté à la vie quotidienne

Pour l'appareil A50 Junior, Morszeck reste également fidèle à son principe premier: il souhaite certes reproduire des avions anciens, mais ils doivent être utilisables au quotidien par des pilotes tout à fait normaux. Pour cela, il renonce à une fidélité absolue à l'original. Comme pour le F 13, le concept du moteur de l'A50 Junior s'écarte de l'original. En 1929, l'A50 avait des moteurs en étoile – il y en avait avec Armstrong-Siddeley-Genet, Walter ou Siemens & Halske.

«Tourner la clé et s'envoler.»

Morszeck, lui, a opté pour un Rotax 912iS. C'est un boxer, mais il répond à l'exigence: tourner la clé, s'envoler. Même les moteurs en étoile modernes de Rotec ou de Verner sont loin d'un fonctionnement aussi simple.

Il y a tout de même une petite goutte de nostalgie. En tant qu'ULM, l'A50 Junior ne peut être utilisé que de manière limitée en Suisse. Comme chacun sait, les ULM ne sont autorisés qu'à voler jusqu'à 472 kilos. Seule une autorisation de vol à demander séparément permet de voler dans l'espace aérien suisse pendant deux mois maximum par année civile. En Europe, la limite supérieure est de 600 kilos. Pour l'instant, la Suisse renonce à une augmentation à 600 kilos. Mais selon les déclarations d'Urs Holderegger, récemment publiées dans la NZZ et responsable

de la communication à l'OFAC jusqu'à fin mars 2022, une autorisation helvétique via l'AESA pourrait tout de même fonctionner: «Si le Junior obtient une autorisation de l'AESA via la Part 21, il pourra également être exploité en Suisse et inscrit au registre CH». Un autre avantage d'un tel enregistrement est que l'avion peut être exploité au-delà des frontières. Mais pour l'instant, Junkers n'envisage pas un tel enregistrement.

### Données techniques de la Junkers A50 Junior

Envergure	9,7 m	32 ft
Longueur	7,1 m	23 ft 4 in
Hauteur	2,4 m	7 ft 9 in
Masse vide	320 kg	705 lbs
MTOW	600 kg	323 lbs
Vitesse maximum	205 km/h	111 kts
Vitesse minimum	76 km/h	41 mph
Système de sauvetage	Galaxy GRS 6 600 SD Speedy	



Photo devant l'avion: de gauche pilote d'essai Sören Pedersen, Dieter Morseck, Dominik Kälin.

## International Affairs

### Rapport de l'ICAO Frequency Management Group Coordination Meeting

*Philippe Hauser, Directeur de l'AOPA Switzerland*

La fréquence 123.45 MHz a été créée pour les compagnies aériennes qui effectuaient des vols transatlantiques afin qu'elles puissent communiquer entre elles en dehors de la zone VHF de l'ATC. Une fréquence pratique et utile dont l'AG s'est rapidement servie, et ce, dans toute l'Europe. Même s'il n'a jamais été dans l'intention des autorités aéronautiques nationales européennes d'ouvrir la fréquence 123.45 à tous les pilotes, l'utilisation de cette fréquence par l'AG a été tolérée pendant plusieurs décennies. Avec l'introduction du 8.33, tout a changé.

Le canal 123.450, y compris les canaux d'épaule voisins 123.440 et 123.455, ont été attribués à d'autres fins. En partie pour la communication vocale, mais aussi et surtout comme liaison de données. «Notre canal» n'était donc plus disponible, ce dont de nombreux pilotes AG n'étaient pas conscients et ne le sont toujours pas. Certaines autorités nationales ont reconnu le besoin d'un canal Air-to-Air (A2A) pour les AG et ont justement proposé des canaux nationaux – mais pas de solutions transnationales.

«Eurocontrol est d'avis que ces devoirs n'entraîneront pas de trop gros problèmes.»

«Même les représentants de l'OFCOM et de Skyguide ont entièrement approuvé mes propos.»

Dans l'intention de trouver un canal paneuropéen, je me suis adressé à Eurocontrol qui, à ma grande surprise, a enfoncé des portes ouvertes. L'utilisation du 123.450 et des fréquences d'épaule pose en effet de gros problèmes à Eurocontrol, car les liaisons de données en particulier sont considérablement perturbées et des pertes de données sont à déplorer en cas de «radio à trois». Après un atelier d'une journée avec Eurocontrol, on m'a proposé de présenter ma requête lors de la prochaine réunion de coordination du groupe de gestion des fréquences de l'OACI (FMG CM) des gestionnaires de fréquences nationaux en Europe. Le FMG s'est récemment réuni à Paris dans le cadre d'une réunion hybride. Au total, 96 personnes de 36 pays y ont participé, dont l'OFCOM et Skyguide pour la Suisse. Eurocontrol avait préalablement défini cinq canaux qui se prêteraient le mieux à une communication A2A interétatique en Europe. En bonne place dans l'ordre du jour, j'ai pu faire ma présentation, en insistant surtout sur l'aspect sécurité, et répondre ensuite aux

nombreuses questions de l'assemblée. Ce faisant, j'ai fait la promotion des cinq canaux afin de pouvoir couvrir les besoins de tous les secteurs de l'AG. Un seul canal serait à mon avis insuffisant de nos jours. Et comme la grande majorité des participants à la conférence ne disposent pas d'une licence d'aviation, mon expérience de pilote AG actif a été particulièrement appréciée. J'ai manifestement réussi à convaincre la FMG, puisqu'aucune objection n'a été formulée à la fin de la conférence. Même les représentants de l'OFCOM et de Skyguide étaient entièrement d'accord avec mes explications. La protection des liens de données pèse trop lourd dans la balance.

Les cinq canaux ne sont pas tous encore librement disponibles dans tous les pays européens, raison pour laquelle il a été décidé lors de la conférence de remplacer les canaux occupés par d'autres. Eurocontrol estime que ces tâches

*« Le dégagement de l'ancienne fréquence (c'est-à-dire le canal 123.450) dans toute l'Europe n'est cependant plus possible. »*

ne poseront pas trop de problèmes. En revanche, il n'est plus possible de dégager l'ancienne fréquence (c'est-à-dire le canal 123.450) dans toute l'Europe.

FMG rendra compte des résultats lors de sa prochaine réunion, dans six mois environ. Selon Eurocontrol, il se pourrait bien que l'introduction des canaux A2A soit réalisable dans 12 à 18 mois. L'affaire n'est certes pas encore dans le sac, mais l'engagement peut être qualifié de succès partiel.

## English Language Proficiency

Philippe Hauser, Directeur de l'AOPA Switzerland

Les pilotes d'un A380 chargé à bloc qui se rend à un grand aéroport comme New York JFK, Francfort ou Londres Heathrow avec jusqu'à 600 passagers doivent disposer au minimum d'un Language Proficiency Level 4 valide.

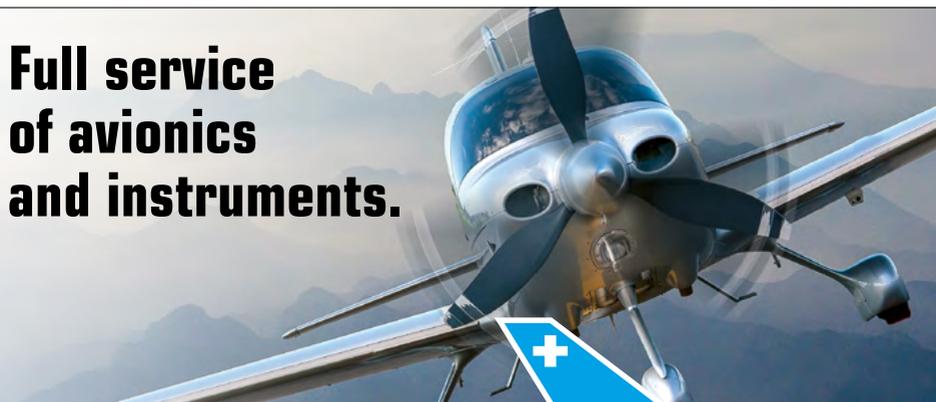
Un pilote PPL dans son C152 biplace qui atterrit à Buochs LSZC doit également disposer au minimum d'un Language Proficiency Level 4. Les conditions sont donc les mêmes pour les pilotes d'A380 et de C152.

L'EASA a reconnu ce problème et est en train de redéfinir les exigences pour l'aviation générale.

En tant que représentant de toutes les AOPA européennes, le directeur de l'AOPA Switzerland, Philippe Hauser, fait partie de ce nouveau groupe de travail. La question se pose maintenant de savoir comment remédier à cette assis-

*« Aujourd'hui, les pilotes d'un C-152 et d'un A 380 sont soumis aux mêmes conditions linguistiques. »*

**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](http://www.avionitec.ch)

**Cadamon**  
THE PILOT GEAR

25% AOPA Rabatt 2022, Gutschein-Code: AOPA2022

modern fashion, designed for pilots  
[www.cadamon.swiss](http://www.cadamon.swiss)

Foto: Andre Schmid

milation injustifiée des compétences linguistiques. Soit les exigences pour les pilotes de ligne sont à relever, soit celles pour les pilotes privés sont à abaisser. L'élévation des pilotes ATPL au niveau suivant, le niveau 5, entraînerait la mise au chômage de nombreux pilotes qui ne peuvent pas satisfaire à ces exigences. Cette solution n'est donc jamais envisagée.

Abaisser les compétences linguistiques des pilotes PPL signifierait qu'ils devraient avoir au moins un niveau 3. Un niveau 3 étant considéré comme «non opérationnel», cette solution n'est pas non plus réalisable.

«*Seuls les pilotes de planeur n'ont pas à présenter une LPC niveau 4 dans une CTR.*»

Compte tenu du fait que les pilotes de planeur ne sont pas tenus de réussir un Language Proficiency Check à l'intérieur d'une CTR (donc classe d'espace aérien Delta), on peut se demander si les pilotes PPL ne devraient pas eux aussi être exemptés de l'obligation de Language Proficiency. En outre, il faudrait envisager une différence entre VFR et IFR. Il convient également de séparer les vols privés des vols commerciaux.

Sur la base de ces réflexions, l'AOPA a soumis la proposition suivante lors de la dernière réunion de la «ICAO Language Proficiency Implementa-

tion Requirements Task Force», dans laquelle sont représentés, outre toutes les directions de l'aviation civile (CAA) européennes, l'EASA et l'AOPA.

1. Pilots holding a GPL, LAPL or PPL operating under VFR are exempted from Language Proficiency requirements.
2. This exemption does not apply when operating on large international airports with intense airliner traffic. The national CAAs shall specify those airports.
3. All GA pilots flying under IFR have to demonstrate at least a Language Proficiency Level 4.
4. All GA pilots operating a commercial flight with paying passengers have to demonstrate at least a Language Proficiency Level 4.
5. Beside any national languages, at least English shall be accepted on all GA airfields in Europe.

Il appartient maintenant aux différents membres de la task force d'examiner cette possibilité et de donner leur avis à ce sujet. Ce sujet sera à nouveau à l'ordre du jour de la prochaine réunion en novembre 2022.

Les procédures au sein de l'OACI, mais aussi de l'EASA, sont assez compliquées et prennent beaucoup de temps. Même si la proposition de l'AOPA ne rencontrera pas ou peu d'opposition, il faudra attendre plusieurs années avant que des applications concrètes entrent en vigueur. D'ici là, les règles actuelles resteront en vigueur. Mais nous mettons tout en œuvre pour que l'aviation générale puisse bénéficier d'un allègement en la matière.

AEROTEC AG mit Sitz am Flughafen Grenchen ist ein kleiner EASA Part 145 zertifizierter Flugzeugwartungsbetrieb. Wir suchen per sofort oder nach Vereinbarung einen

## Flugzeugmechaniker/in mit EASA Part-66 Lizenz, Kategorie B1

### Folgende Aufgaben erwarten Sie:

Sie führen Bereitstellung-, Kontroll-, Wartungsarbeiten, Modifikationen sowie Reparaturen an ein- und mehrmotorigen Kolbenflugzeugen und Rotaxmotoren aus. Fehlersuche und Behebungen von Störungen. Sie planen zusammen mit dem Leiter Werkstatt die Unterhaltsarbeiten und sind in der Lage, technische und administrative Arbeiten selbstständig zu erledigen.

### Wir erwarten:

- EASA Part-66 Lizenz, Kategorie B1
- Einige Jahre Berufserfahrung
- Gute Sprachkenntnisse in Deutsch und Englisch. MS Office-Kenntnisse
- Flexibilität, Belastbarkeit, Teamfähigkeit, Zuverlässigkeit und Selbstständigkeit
- Freude an der Luftfahrt

### Unser Angebot:

- Abwechslungsreiche, interessante Tätigkeit
- Kollegiales, eingespieltes Team und fortschrittliche Anstellungsbedingungen

Wenn Sie sich angesprochen fühlen, freuen wir uns auf Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen ausschliesslich per E-Mail und mit Foto. Für weitere Auskünfte steht Ihnen Herr René Mühlethaler gerne zur Verfügung



AEROTEC AG, Flughafenstrasse 19, CH-2540 Grenchen Airport

### Flying Car or Driving Aircraft? AirCar

It has a BMW petrol engine, four wheels and a C of A. . .the two-seat AirCar is powered by a 160bhp 1.6-litre BMW engine. It can fly at up to 8,200ft and cruise at 118mph. A new version with a more powerful engine is in the works too. That should allow for 186mph cruising and will be certified in 12 months. The wings and tail fold away automatically for road driving, which is handy if you plan to park it on the drive.

#### See for yourself



### Conversion en licences AESA

Le 20 juin 2022, le délai d'opt-out expirera pour les exploitants établis en Suisse qui ne possèdent pas de licence AESA et qui font voler un aéronef immatriculé dans un pays tiers comme les Etats-Unis ou la Grande-Bretagne. Par conséquent, à partir du 21 juin au plus tard, quiconque souhaite voler avec un tel aéronef dans l'espace aérien de l'AESA doit désormais disposer, en plus des exigences de l'État d'immatriculation, d'une licence de pilote AESA avec les ratings correspondants et d'un certificat médical AESA. Les licences de pays tiers peuvent être validées ou converties en une licence AESA.

Vous trouverez des informations actualisées à ce sujet en cliquant sur le [lien suivant](#) du site de l'OFAC.

Dans le cas particulier des avions et des licences américains, un accord est actuellement négocié entre la Suisse et les Etats-Unis. L'objectif est de le faire entrer en vigueur en juin. L'OFAC informera dès que ce sera le cas et nous vous tiendrons également au courant.

### 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](#).

### Online videos and more

We've probably all flown less than we would have liked during the last months. If you get the itching but have to stay at your home office desk, you can at least get a bit of the feeling by watching one of AOPA's flight videos. Check it out [here](#).

### Online Safety Videos



### Acheter, vendre, échanger, chercher – les membres placent des petites annonces gratuitement.

En tant que membre, vous profitez de la publication gratuite de petites annonces (échange, occasion, offre de vol en commun, etc.). Vous pouvez passer des annonces gratuites à tout moment. Annoncez-vous sur <https://www.aopa.ch/français/shop/petites-annonces-1/> ou [office@aopa.ch](mailto:office@aopa.ch).

#### Zu verkaufen: 1/4 Halteranteil Piper Malibu

1/4 Halteranteil an Piper Malibu PA-46-310P, Gepflegte Reisemaschine mit Druckkabine, Cruise 180-200kts @17.5G, stationiert in LSZF. N-Imm., Baujahr 1987, Zelle 6'300h; Engine & Prop. ca 600h; Preis auf Anfrage.

Kontakt: Andreas Thut [athut@bluewin.ch](mailto:athut@bluewin.ch) 076 778 1167

#### Zu verkaufen: Ersatzteile

für Piper, Cessna, Diamond, beech u.a. Zu verschenken.

Mehr Infos auf <https://www.wingscout.net/parts-shop>, Ruedi Burgstaller, [burgstaller@wingscout.ch](mailto:burgstaller@wingscout.ch)

#### Zu verkaufen: UL Gyrocopter

Cavalon von Autogyro Rotax ULS 912 (100PS), TT 606h, jg 2012, side by side, hangariert, Cockpitpanel Standard, f.u.n.k.e ATR 833, SSR f.u.n.k.e TRT 800, Landelicht + NAV/Strobe D-Registriert, Einflugberechtigung Schweiz (verzollt), Preis Euro 54'800

Eveline Janser, +41 79 407 49 70, [e\\_janser@bluewin.ch](mailto:e_janser@bluewin.ch)

#### For Sale: 1/3 part of Cessna 182P IFR at LSGL

total 3050h, engine 200h (factory rebuilt in 2019), new MT-prop 3 blades (noise class D), new paint, new windshield, new carpet, led lights and strobes IFR certified (2 G5, GNC355a, 3 axes autopilot GFC500, DME, ADF, VOR & ILS 2x 8.33 com, bluetooth audio panel GMA 345) long range tanks (6 hours at cruising power), oxygen for 4. Can cruise up to FL 150

For futher infos contact 079 413 15 92

#### 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](http://www.flyabc.ch), [paul.flyabc@bluewin.ch](mailto:paul.flyabc@bluewin.ch) – 079 285 46 60 – AOPA member 1241

#### Zu verkaufen: Bendix/King KX 99

Mit Tasche, Antenne, Akku + zusätzl.Bat.-Pack, Power Supply Cable. DIE Rettung bei Strom-/Funkausfall. Nur CHF 50.00

Moritz K. Weber, [moritz.k.weber@domoholding.ch](mailto:moritz.k.weber@domoholding.ch)

#### Zu verkaufen: Clarity Aloft In-Ear Headset

Clarity Aloft In-Ear Headset zu verkaufen. Kaum gebraucht. Inkl. optionalem Headset Adjustment Strap, falls es zu gross ist. Kann im Birrfeld übergeben werden oder per Post geschickt. CHF 350.–

Fabian Hummel, 078 823 03 43, [fhu@gmx.li](mailto:fhu@gmx.li)

#### Zu verkaufen: 1979 Cessna 182Q Skywagon

1979 Cessna 182Q Skywagon, HB Reg, STOL Kit, 250 hp motor, 3 bladed propeller, speed kits. TT: 3650 hours

Motor TSOH: 480 hours - Remanufact. in 2015. Propeller Overhauled in May 2017. Garmin GNC255A NAV-COM, GTN650 NAV-COM-GPS, GMA342 Audio panel, GTX330 XPDR, ELT, FLARM, DME, ADF, Col Radar, Autopilot and MORE! Specifications subject to verification by purchaser. CHF 175,000.00

Stefano Scossa, +41 79 337 03 03, [info@aeromeccanica.ch](mailto:info@aeromeccanica.ch)



#### Zu verkaufen

Stratux ADS-B / Flarm Empfänger, funktioniert mit Foreflight, Airnav pro oder AeroADSB (freeware). Für info : [www.stratux.me](http://www.stratux.me)

Funktioniert einwandfrei. Mit Batterie. Preis: CHF 250.–

Kontakt: Laurent Schuler, [lschuler0@gmail.com](mailto:lschuler0@gmail.com)

#### Zu verkaufen: 1/4 Halteranteil an Piper PA28-161

Piper PA28-161, Warrior II, Jahrgang 1980, TT 4200h, Motor 70h neu ab März 2021, COM/NAV GARMIN GNC255, COM King, Transponder GARMIN GTX328 Mode S, GPS Apollo 360, ELT, Lärmklasse D, Wingleveler, Birrfeld.

Delio Schwarz, 079 582 11 29 oder [thomas.b.benz@bluewin.ch](mailto:thomas.b.benz@bluewin.ch)



#### Zu verkaufen

1/6 Halteranteil Cessna 182P TT 4'800 h / Lärmklasse D / Endurance 6 h / Garmin Avionik, u.a. GTN 650 / Powerflarm / Zuladung vollgetankt 350 kg

Kontakt: Max Gloor, 079 632 48 66 oder [gloormax@bluewin.ch](mailto:gloormax@bluewin.ch)

**Zu verkaufen**

6 Original 2-inch Jeppesen IFR Airway Manual Binder - echt Leder - Made in Germany und 1 Kunstlederordner zu verkaufen. Die Dinger sind wirklich unverwüstlich und in perfektem Zustand. Alles zusammen für CHF 65.-

Rudolf Zurmühlen, rudolf@zurmuehlen.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

**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

**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

**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

**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



