



AOPA SWITZERLAND

NO. 270
septembre 2019

POSITION REPORT



Le Hunter HB-RVV est l'un des 140 objets exposés au nouveau Musée de l'aviation et de l'automobile d'Altenrhein (Saint-Gall). Tous les engins sont en état de marche. Image: © FFA.



GARMIN.

MARQ™ AVIATOR



LA PASSION REDÉFINIE.

Contenu

Editorial	5
Nouvelles & Manifestations	6
Reportage sur la vie de l'association: Fly-Out en Tchéquie	8
Informations de l'AOPA	14
Portrait d'un membre	16
Carte blanche	18
Vie aéronautique Suisse	19
International: Newsdesk	20
L'AOPA – devenir membre	21
Petites annonces	22



La passion pour tout ce qui vole nous unit, en nous engageons pour des activités en commun telles que notre Fly-Out en Tchéquie la dernière semaine d'août», dit Daniel Affolter. Photo: © P. Hauser.

Editorial

Chers membres de l'AOPA, chers passionnés de vol et d'avion, chers intéressés

«Qui veut voler doit avoir le courage de quitter le sol», dit notre contemporain Walter Ludin. Ceux qui s'engagent par leurs activités à rendre le vol possible ont aussi du courage. Là où des personnes travaillent, des erreurs se produisent. Le cas échéant, nous devons faire tout notre possible pour nous assurer qu'elles puissent être évitées à l'avenir et ne causent pas de dommages majeurs. Pour cela, la culture dite «juste» (Just Culture) est nécessaire: les collaborateurs doivent être en mesure de signaler des erreurs ou des omissions sans crainte de conséquences. Dans ce contexte, la décision du Tribunal fédéral du 27 juin 2019, qui a confirmé la condamnation d'un contrôleur aérien, a généré beaucoup d'émotion et d'indignation ces derniers mois. L'AOPA a immédiatement publié une réaction. Notre prise de position en page 14 vise à approfondir le sujet. Car ici aussi, comme souvent, le diable est dans les détails.

Chapitres choisis de la vie aéronautique

La passion pour tout ce qui vole précède le courage. Elle nous unit, en nous engageant pour de meilleures conditions cadres pour l'aviation générale, pour la promotion de la sécurité des vols, par exemple dans nos séminaires Flight Safety, pour l'enthousiasme des jeunes pour le vol, pour de nouveaux développements, par exemple d'avions électriques, ainsi pour des activités en commun telles que nos Fly-Out. Vous trouverez dans la présente édition des extraits choisis de la vie aéronautique dans

notre pays ainsi qu'au niveau international.

Et enfin, pour toutes les personnes intéressées: devenez membre de la communauté AOPA. Vous profiterez des avantages réservés aux membres (voir page 21) et donnerez les moyens à notre bureau de s'engager en faveur des intérêts des pilotes et des propriétaires d'aéronefs. ●

Daniel Affolter
Président du comité de l'AOPA Suisse



Nouvelles & Manifestations

FSS Romandie

L'AOPA organise régulièrement des séminaires Flight Safety (FSS) en Romandie et en Suisse allemande. Le prochain séminaire aura lieu le samedi 16 novembre 2019 à Lausanne. Vous pouvez vous inscrire sur notre site (sous <https://aopa.ch/go/1608>) ou par téléphone au 044 450 50 45 (entre 8h30 et 11h30).

Aperçu du travail effectué par l'association SAE

Sous l'égide de l'AOPA l'association des Swiss Aviation Examiner (SAE) a vu le jour en mars 2019. Grâce à l'association avec l'AOPA, les membres de la SAE profitent de nouveau de la couverture d'assurance, de solutions pour la facturation et de la protection de leurs intérêts qu'ils avaient perdus suite à la suppression de ces prestations par l'OFAC. Les expériences de la SAE devraient dorénavant également profiter aux lecteurs du Position Report: régulièrement nous publierons un aperçu du travail effectué par la SAE.

Ouverture du Musée de l'aviation / de l'automobile d'Altenrhein

Juste 50 ans après que Neil Armstrong ait fait son célèbre «petit pas», un autre petit pas à savoir celui de la création du Musée de l'aviation et des automobiles d'Altenrhein, est devenu grand: le 20 juillet 2019 le FFA (Fliegermuseum / Fahrzeugmuseum Altenrhein) a ouvert ses portes. Détails en page 19.

55^e Assemblée générale de l'AOPA Switzerland

L'Assemblée générale de l'AOPA se tient chaque année sur un aéroport suisse de manière à ce que les membres puissent s'y rendre facilement en avion. L'AG 2019 a eu lieu le 15 juin à Buochs. Les documents, tels que le compte de résultats 2018, sont disponibles pour les membres annoncés sous <https://aopa.ch/go/1515>.

Depuis son ouverture, le Musée de l'aviation / de l'automobile d'Altenrhein (FFA) est ouvert au public. Image: © FFA.



«A flying Swiss army knife»

Après 60 ans de production ininterrompue du PC-6 Porter, Pilatus cesse sa production cette année. Dave Hirschman d'aopa.org rend hommage au légendaire Turboprop Suisse: <http://aopa.org/news-and-media/all-news/2019/july/pilot/a-flying-swiss-army-knife>.

Analyse du jugement du Tribunal fédéral

En avril 2013, au FL370 au-dessus de Rapperswil un «incident sérieux» impliquant deux avions de ligne a eu lieu. Entre autres, un malentendu à la radio et un collationnement erroné d'une instruction Skyguide ont conduit au non-respect de la séparation minimale et a abouti à un avis de résolution TCAS. Les deux appareils se sont rapprochés horizontalement jusqu'à 0,8 NM, respectivement 650 ft verticalement. Il ne s'est rien passé d'autre. Sur ce, une poursuite a été ouverte contre le contrôleur aérien qui était en service à ce moment, qui s'est soldé cet été par un jugement de culpabilité du Tribunal fédéral. Vu que, même si une erreur a probablement été commise, aussi bien par le contrôleur aérien, que par le pilote en cause, mais

qu'aucun accident ne s'est produit, l'AOPA a jugé le verdict trop sévère dans une réaction immédiate (à trouver sur le site Web sous <https://aopa.ch/go/1578>. La branche aéronautique a vivement critiqué cette décision. Toutefois, dans les commentaires des médias, l'opinion a également été exprimée que «la demande du contrôleur aérien pour l'impunité» allait «trop loin». Que devons-nous vraiment penser de cette décision du Tribunal fédéral? L'analyse technique du président de l'AOPA fournit des informations sur cette question dans le présent numéro (page 14).

Parution de la revue de l'AOPA

Le Position Report est la revue trimestrielle de l'AOPA. Les lectrices et lecteurs recevront la prochaine édition en décembre, pour que la revue puisse renseigner sur les activités les plus importantes organisés par notre association telle que le Flight Safety Seminar de Romandie en novembre. L'année prochaine la revue paraîtra en conséquence en mars, en juin, en septembre et en décembre. Une grande partie des éditions précédentes sont également publiées sur notre site sous <https://aopa.ch/go/53> (2012 à aujourd'hui) et sous <https://aopa.ch/go/193> (2002 à 2011). ●

Hommage au Pilatus PC-6 Porter. Photo: Mike Fizer, aopa.org



Reportage: Fly-Out en Tchéquie

21 avions, 46 personnes, 4 différentes étapes aéronautiques: le Fly-Out de l'AOPA Switzerland nous a offert un aperçu d'un pays étranger et beaucoup de convivialité.

Philippe Hauser, directeur AOPA Switzerland



Chaque année, l'AOPA Switzerland réalise un Fly-Out: ensemble, nous volons et explorons des zones inconnues.
Photo: © J.-C. Reiss.

La situation météo la plus stable de l'année s'avère toujours être la dernière semaine d'août: cette déclaration qui s'est une fois de plus avérée a permis à 46 personnes venues avec 21 avions de vivre un superbe Fly-Out. Un équipage a malheureusement déjà dû renoncer avant d'arriver au Fly-Out à cause de problèmes techniques en cours de route.

Rencontre à Ostrava

Lundi 26 août tous les participants se sont retrouvés à l'aérodrome d'Ostrava. Cet

aéroport avec trafic de ligne se trouve à la frontière est de la Tchéquie, proche de la Slovénie, dans le triangle formé par la Silésie, la Moravie et la Bohême. En 2000 la ville avait la réputation d'être la ville la plus sale du pays, marquée par les nombreuses mines, les houillères et les barques utilisées pour la production d'acier.

Aujourd'hui, Ostrava est la troisième plus grande ville du pays, riche en verdure et célèbre pour son université. Un tour de la ville en bus nous a permis de mieux nous rendre compte de cette évolution, mais

bien sûr seulement après le traditionnel apéro de bienvenue servi à l'aéroport lors duquel nous avons pu faire connaissance avec les uns et échanger des nouvelles avec les autres. Nous avons été particulièrement ravis de pouvoir accueillir de nombreux participants qui assistaient pour la première fois à un de nos Fly-Out.

Dans le petit château de Zabreh – une banlieue d'Ostrava – nous avons eu un premier aperçu de la cuisine tchèque. Nous avons dégusté une entrée avec des pâtés et diverses rillettes, suivie d'un faisan avec de la choucroute et des knödel. Il est à noter que le vin tchèque servi avec le repas nous a bien plu et sa qualité nous a tous étonnés. L'hôtel Impérial en bordure de la vieille ville nous a hébergés on ne peut mieux.

Vol à destination de Zlín

Le lendemain le programme prévoyait le vol à destination de Zlín. Le contrôle de sécurité de l'aérodrome nous a laissés passer plus ou moins rapidement à travers le portillon et ne nous a ainsi pas trop retardés. Après un court vol, nous avons tous atterri à Zlín, sur un petit aérodrome non contrôlé avec une piste en asphalte longue de 650 mètres, sur laquelle nous avons été accueillis par deux marshalls professionnels qui nous ont guidés sur le parking en herbe.

La visite guidée à travers les halles de montage des usines aéronautiques Zlín qui a suivi était impressionnante. Les avions séduisent grâce à leur construction solide. Les avions pleinement certifiés pour le vol acrobatique servent essentiellement à la formation PPL et à l'entraînement des forces aériennes tchèques. Après la visite guidée nous avons pu nous rendre compte des capacités de ces machines avec la démon-

stration d'un programme acrobatique par le chef pilote. Impressionnant de constater à quel point le niveau de bruit était bas.

« Nous avons particulièrement apprécié de pouvoir accueillir de nombreux nouveaux participants. »

Après, le bus nous a déposés à l'hôtel Moskva à Zlín. Cette ville s'est entièrement dédiée à son héros local le pionnier de la chaussure Tomáš Bata. Sans lui Zlín serait probablement un village de paysans inconnu, les usines Bata mondialement connues n'existeraient pas, et les usines aéronautique Zlín ne seraient qu'un rêve. La vie de Bata, mort dans un accident d'avion, nous a été présentée de plus près dans le musée local. Un homme visionnaire qui a également su mettre en œuvre la plupart de ces visions. Une nouvelle fois nous avons pu apprécier des spécialités locales au restaurant U Johana, situé tout à l'est de la longue rue principale de Zlín, cette fois-ci des jarrets de porc. Peu d'entre nous ont su résister à un deuxième passage au buffet.

Court vol à destination de Brno

Le mercredi un autre vol courte distance à destination de Brno («Brünn» en allemand, autrefois «Brin» en français) était au programme. La deuxième plus grande ville de Tchéquie se situe à la limite d'un champ de bataille extrêmement connu: c'est ici que Napoléon a vaincu l'Autriche et la Russie près d'Austerlitz le 2 décembre 1805 malgré l'infériorité numérique de ses troupes, en créant la confusion entre les forces armées autrichiennes



Le temps stable et ensoleillé nous a permis de passer un agréable séjour en Tchéquie à la fin de l'été.
Photo: © P. Hauser.

et russes et en empêchant les Prusses arrivés en retard d'intervenir dans le combat. Une visite guidée des lieux stratégiques du combat, des monuments et des vestiges s'est avérée extrêmement intéressante. Maintenant chaque participant au Fly-Out sait qu'Austerlitz n'est pas uniquement une gare à Paris.

L'hôtel Barcelo se situe en hauteur à la périphérie de la jolie vieille ville de Brno. Il séduit par sa beauté et son confort. Nous avons rapidement fait le check-in et avons profité de nous reposer un peu avant de nous retrouver au restaurant Retro Consistorium. Le restaurant avec ses vieilles maçonneries apparentes sur deux étages est un bon tuyau pour les gourmets et les amateurs de vin, nous permettant à nouveau de déguster d'excellents vins locaux.

Suite du vol pour Karlovy Vary

Tous les aéroports ne sont pas connus pour l'efficacité de leur contrôle de sécu-

rité. Brno ne l'est pas non plus. Cependant finalement tous les avions ont pu s'envoler pour Karlovy Vary (Karlsbad en allemand) à l'extrémité ouest du pays. Nous avons pu y apprécier le professionnalisme

« Après la visite guidée nous avons pu nous rendre compte des capacités de ces avions avec la démonstration d'un programme acrobatique par le chef pilote. »

du Controller et du FIS. A l'aérodrome nous avons savouré un apéro avec de la bière, du vin et des snacks, pour tromper l'attente nécessaire pour faire le plein des avions. Ensuite, le bus nous a amené au Grand Hôtel Pupp, qui a transporté les

participants dans le bon vieux temps de la Belle Époque. C'est précisément dans cet hôtel qu'a eu lieu le tournage du film de James Bond «Casino Royale». Ce vénérable hôtel antique nous a tous charmé. Après-midi et soirée libre ont permis à chacun de découvrir à son rythme les nombreux magasins, cafés et restaurants de cette superbe station thermale.

Le dernier jour a été marqué par une excursion en bus dans la région avoisinante de Mariánské Lázně (Marienbad en allemand). Notre charmante guide nous a habilement juste fourni les informations nécessaires pour faire plus ample connaissance avec cette région, qui comprend des sources thermales. Nous avons constaté que les bâtiments et les parcs étaient admirablement bien entretenus. Une fontaine présente à intervalle régulier un spectacle accompagné de musique classique.

Nous avons pu admirer cette symbiose entre l'eau et la musique sur la base du premier mouvement de la cinquième symphonie de Beethoven. Comme Goethe était un hôte régulier de Mariánské Lázně, il y a aussi une place de Goethe avec une statue du célèbre écrivain. Tout près se trouve la résidence d'été du Prince Metternich, qui était le propriétaire d'un majestueux château entouré d'une vaste propriété. De nos jours on peut visiter le château, qui héberge la deuxième plus grande bibliothèque du pays. Après un petit pique-nique dans le jardin du château un guide très engagé nous a fait faire le tour des locaux les plus importants du château.

46 personnes à la même table: notre repas d'adieu

La fin du Fly-Out était comme d'habitude couronnée par le repas du soir, qui s'est tenu dans un espace séparé du restaurant

Des excursions nous ont permis des impressions du pays. Photo: © P. Hauser.



de l'hôtel. La table en forme de U qui a accueilli l'ensemble des 46 personnes, ainsi que les énormes chandeliers qui la décoraient, ont donné au tout un aspect quasi présidentiel. Chaque convive s'est vu souhaiter la bienvenue avec une coupe de champagne. Le CEO de l'AOPA Philippe Hauser, en tant qu'organisateur, a rapidement passé en revue l'ensemble du Fly-Out et a remercié tous les équipages pour leur venue et leur comportement collégial et discipliné. De fait le Fly-Out s'est déroulé de manière harmonieuse, sans pannes ni incidents. Il a également remercié le doyen des participants, Ruedi Stüssi, qui fêtera ses 90 ans en octobre.

« Une fois de plus les participants n'ont pas seulement pu entretenir des liens amicaux, mais également pu apprendre de nombreux détails intéressants relatifs à un pays étranger. »

Après un Steak tartare savoureusement préparé et une soupe aux champignons raffinée avec un œuf poché, le président de l'AOPA Daniel Affolter a « déroulé » l'histoire de la Tchéquie en décrivant habilement et de manière compréhensible le contexte politique. Culturellement le pays a également beaucoup à offrir, comme par exemple l'œuvre très connue de Bedrich Smetana qui a décrit en musique le fleuve Vltava (Moldau en allemand) de sa source jusqu'à l'embouchure dans la Labe (Elbe). Il a également remercié tous les participants ainsi que Philippe Hauser pour son organisation. Peu après une superbe selle



Le Fly-Out de cette année a eu lieu avec 46 personnes dans 21 avions. Photo: © P. Hauser.

de veau a couronné ce dîner absolument parfait. Chaque plat était accompagné d'un vin tchèque, dont la richesse nous a une fois de plus tous épatés.

Un Fly-Out absolument époustouflant a pris fin. Une fois de plus les participants n'ont pas seulement pu entretenir des liens amicaux, mais également pu apprendre de nombreux détails intéressants relatifs à un pays étranger – un but recherché lors de chaque Fly-Out. Et il y a déjà eu plusieurs propositions de destination pour le Fly-Out 2020. L'équipe de l'AOPA va se renseigner sur leur faisabilité et présenter la nouvelle destination dès que possible. ●

Le reportage dans cette édition se consacre au Fly-Out qui vient d'avoir eu lieu. La troisième partie du voyage en Nouvelle Zélande du CEO suivra dans la prochaine édition du Position Report.

Il y a déjà eu plusieurs propositions de destination pour le Fly-Out 2020. L'équipe de l'AOPA va présenter la nouvelle destination dès que possible. Photo: © J.-C. Reiss.



Informations de l'AOPA: confiance et erreurs en aéronautique

L'arrêt du Tribunal fédéral du 27 Juin 2019 a généré beaucoup d'émotion et d'indignation. Dans sa décision, l'instance suprême a confirmé le jugement prononcé contre un contrôleur aérien par le Procureur fédéral, respectivement le Tribunal pénal fédéral. Après avoir examiné le prononcé du jugement du Tribunal fédéral, je suis d'avis que les vrais problèmes – comme c'est généralement le cas – se trouvent dans les détails: dans le cas présent dans les considérants.

Daniel Affolter, Président du comité de l'AOPA Suisse

Pour l'évaluation des dangers, le Tribunal pénal fédéral s'est appuyé sur le rapport du SESE. Cependant le SESE a une toute autre mission, à savoir d'analyser les incidents et accidents au vu des enseignements qui peuvent en être tirés pour le futur. Pour cette raison, le SESE demande la collaboration des personnes concernées, généralement avec la promesse que les déclarations et les constatations ne pourront pas être invoquées dans le cadre d'une procédure pénale. L'arrêt du Tribunal fédéral dit toutefois autre chose. Le Tribunal pénal fédéral n'aurait utilisé le rapport du SESE que pour l'établissement des faits et pas pour la question des responsabilités.

La coopération dans l'enquête met en danger

Ce ne sont, si je puis dire, que des boniments. Lors de la procédure avec le SESE, les parties concernées coopèrent, car elles croient que leurs déclarations ne pourront pas être invoquées dans le cadre d'une procédure pénale. Si ce n'était pas le cas et que les parties devaient compter avec le fait que leurs déclarations et constatations (qui sont en fait intégrées dans l'évaluation du SESE) pourront être utilisées contre elles par les autorités pénales, alors chaque partie aurait intérêt à

refuser toute déclaration et coopération dans la procédure du SESE. Ce serait pour eux la seule manière de garantir leur droit constitutionnel à ne pas devoir s'auto-incriminer (aussi connu comme le droit de ne pas témoigner). Avec sa déclaration énoncée à la légère, le Tribunal fédéral met en péril le SESE et sa mission. Une solution ne pourra être trouvée qu'en intégrant une disposition au code de pro-

Les responsables du contrôle aérien devraient pouvoir annoncer les erreurs et les incidents, sans que ceux-ci puissent ensuite être utilisés lors d'une procédure pénale. Photo: © Skyguide.





La branche aéronautique critique vivement la sentence. Photo: © Skyguide.

cedure pénale, selon laquelle les déclarations et constatations résultant de la coopération à la procédure ne pourront pas être exploitées comme éléments de preuve par les autorités pénales.

« Une solution ne pourra être trouvée qu'en intégrant une disposition au code de procédure pénale, selon laquelle les déclarations et constatations résultant de la coopération à la procédure ne pourront pas être exploitées comme éléments de preuve par les autorités pénales. »

L'obligation reprise par la Suisse de dénonciation spontanée (Aviation Safety Reporting) pose exactement le même, si

ce n'est un encore plus grand problème. Même si l'OFAC la pare du nom moins menaçant de «compte rendu d'événement», la dénonciation spontanée exige des personnes concernées qu'elles renoncent au droit constitutionnel mentionné ci-dessus de ne pas devoir s'auto-incriminer.

La procédure de dénonciation spontanée enfreint la CEDH

La contrepartie d'une telle obligation ne peut consister qu'à mettre en place ici aussi une interdiction d'exploitation des éléments de preuve issus de la dénonciation volontaire. Tant que ceci n'est pas le cas, cette procédure de dénonciation volontaire enfreint non seulement la Constitution Suisse, mais aussi la Convention Européenne des Droits de l'Homme, même si la procédure nous vient de l'Union Européenne et a «seulement» été reprise par la Suisse. La promesse actuelle qu'il pourrait le cas échéant être renoncé à d'éventuelles complications fâcheuses n'est qu'un vœu pieux. C'est du moins ce que le jugement du Tribunal fédéral a clairement démontré. ●

Portrait d'un membre

Comment passionner les jeunes pour l'aéronautique? Quels budgets peut-on encore allouer à l'aviation? Et comment gérer les échanges avec l'Italie? Luca Milesi œuvre en tant que AOPA Liaison Officer (ALO) en Suisse italienne et transmet les demandes reçues sur place à l'association. Il donne un aperçu des joies et des défis liés à l'aviation dans le canton du Tessin cette année.

Luca, tu es Liaison Officer à LSZA Lugano. Qu'est que cet aéroport a de particulier pour toi?

Je m'occupe des aéroports de Lugano et de Locarno. Mon Cirrus N888ZL est stationné à Locarno. Je vis à Agno près de Lugano et je me rends souvent sur cet aéroport qui se trouve à 500 mètres de ma maison. J'ai également été le président du groupe de vol à moteur de la place durant huit ans.

Quelles sont les questions que les membres te posent sur le Tessin?

Les pilotes s'intéressent à l'AOPA et au Position Report. Malheureusement c'est plus difficile de les amener à payer des cotisations pour notre association. Aujourd'hui on cherche à tout obtenir, si possible gratuitement (un peu en mode internet où «il semble» que tout soit offert).

« Mes meilleurs souvenirs aéronautiques sont les Fly-out avec le groupe de vol à moteur de Lugano et de l'AOPA. »

Qu'est-ce qui t'a amené à faire de l'aviation?

J'ai grandi à Agno et à l'âge de six ans



Luca Milesi représente l'AOPA Switzerland au Tessin.

déjà je venais à l'aéroport pour regarder les avions. A 10 ans, j'ai commencé avec des modèles réduits puis à visiter les grands meetings aériens à Lugano et à Ambri.

Quels engins voles-tu et combien d'heures de vol as-tu?

Je vole environ 40 heures par an avec mon Cirrus, avec un total actuel d'environ 950 heures. Ces derniers temps je m'intéresse également à l'aviation électrique.

Qu'est-ce qui te préoccupe le plus d'un point de vue aéronautique en ce moment?

En ce moment j'essaye de motiver les jeunes à se passionner pour l'aviation, car la moyenne d'âge des pilotes ne cesse d'augmenter.

Quelles sont tes préoccupations concernant l'aviation générale au Tessin?

Malheureusement j'en ai beaucoup! Tout d'abord, nous avons peu de pilotes et ils ne sont plus très jeunes. Ensuite le coût de l'heure de vol: avec un avion de l'aviation générale une heure de vol coûte près de 500 CHF, ce qui rend le vol impossible pour beaucoup de pilotes. Finalement il y a les problèmes avec l'Italie et l'obligation d'atterrir exclusivement sur des aéroports douaniers, qui sont peu nombreux, chers et compliqués.

Quel est ton meilleur souvenir aéronautique?

Les divers Fly-Out avec le groupe de vol à moteur de Lugano et de l'AOPA. ●

« J'ai beaucoup de préoccupations concernant l'aviation générale au Tessin: plus de jeunes pilotes, des coûts de vol moins élevés et de meilleurs accords avec l'Italie. »

Cette interview a été faite en italien. L'original se trouve sur le site web sous <https://aopa.ch/go/1598>.

«J'ai grandi à Agno et dès mes six ans déjà, je me suis rendu à l'aéroport, pour regarder les avions.»



Carte blanche

L'Association Swiss Aviation Examiners (SAE) a été fondée le 1er mars 2019. Avec une chronique régulière, leurs représentants informent sur les préoccupations et les activités des examinateurs pour les licences de pilotes.

«Ce qui existe déjà fonctionne encore suffisamment bien» – cette affirmation n'est pas toujours vraie, et elle démontre parfois un manque de flexibilité. Mais comment faire face si des systèmes qui fonctionnent bien sont démantelés de manière rudimentaire, sans solution de remplacement appropriée? C'est exactement ce qui s'est passé lorsque le système éprouvé des examinateurs pour les licences de pilote en Suisse a été supprimé.

Les examinateurs ne sont plus indemnisés par l'OFAC

Les examinateurs ne seront plus indemnisés pour leur travail par l'OFAC. Au lieu de cela, depuis 2019, ils doivent agir en tant que travailleurs indépendants selon le modèle européen, facturer eux-mêmes leurs dépenses aux candidats et payer les cotisations de sécurité sociale correspon-

dantes. Ils doivent aussi payer eux-mêmes les cours de recyclage obligatoires et leur couverture d'assurance. Il n'est pas étonnant que les tarifs des examinateurs soient désormais non uniformes et aient fortement augmenté. Dans le même temps, le marché des services d'examineurs a été ouvert à toute l'Europe. Tous les examinateurs avec une licence AESA sont autorisés à faire passer des examens en Suisse. En tant qu'examineur actif de longue date, je considère que les activités d'examineur menées jusqu'à présent en Suisse étaient de grande qualité. Nous voulons nous assurer que cela reste le cas.

Mise à jour du guide de l'examineur

La nouvelle Association «Swiss Aviation Examiners» (SAE) s'occupe des préoccupations des examinateurs et offre un lien direct avec l'OFAC. La SAE demande avec insistance une mise à jour du guide des examinateurs – un document essentiel pour tous les examinateurs – et examine des questions qui se posent entre l'organisme de réglementation et les examinateurs. Vous, en tant que lecteurs, devriez également en bénéficier: nous vous informons régulièrement sur les dernières nouvelles de la SAE dans le Position Report. Nous sommes également heureux de répondre à vos questions sur les examinateurs pour les licences de pilote. Vous pouvez nous joindre à l'adresse sae@aopa.ch. ●

Philippe Hauser, représentant de la SAE et Directeur de l'AOPA Switzerland



Vie aéronautique Suisse

Jets Hunter et Vampire ou biplan Stearman – la Suisse dispose depuis peu d'un musée interactif pour les amateurs d'avions et de véhicules, petits et grands: le Musée de l'aviation d'Altenrhein (FMA), fondé il y a 25 ans, est devenu le nouveau Fliegermuseum / Fahrzeugmuseum Altenrhein (FFA).



Le musée présente 140 pièces sur 5000 mètres carrés. Photo: © FFA.

Les jets Hunter et Vampire, l'avion d'entraînement AT-6, une Ferrari GTO, le biplan Stearman, une Rolls-Royce Phantom ou la Jaguar E-Type: 140 pièces sont exposées sur 5000 mètres carrés. Un plus pour le musée: les véhicules sont tous encore en état de vol ou de circulation.

Le musée fonctionne également de manière interactive: les visiteurs peuvent recevoir des réponses à leurs questions sur les expositions via leurs téléphones mobiles.

Approche directe possible

Depuis son ouverture en juillet, le musée FFA est ouvert aux clients de Suisse et du

monde entier. Les groupes (CHF 10 p.p.) et les classes scolaires (CHF 5 p.p.) sont également les bienvenus. Le musée peut également être loué pour des apéritifs et des visites guidées. Il est situé dans la région du lac de Constance à la frontière avec l'Autriche avec de nombreuses possibilités d'hébergement et d'excursions, comme par exemple le Musée Rolls-Royce, la Compagnie de navigation sur le lac de Constance ou le parc animalier. Il peut être directement atteint par la voie des airs, mais peut également être atteint par les transports publics ou en voiture. Détails sous www.ffa-museum.ch.





Aviation City attracts Adventurers – Arcadia Municipal Airport, 50 miles from Lakeland, Florida, was once a sleepy airfield with the tagline Don't overlook us. Look us over. Now it's a bustling hotbed of aeronautical fun.

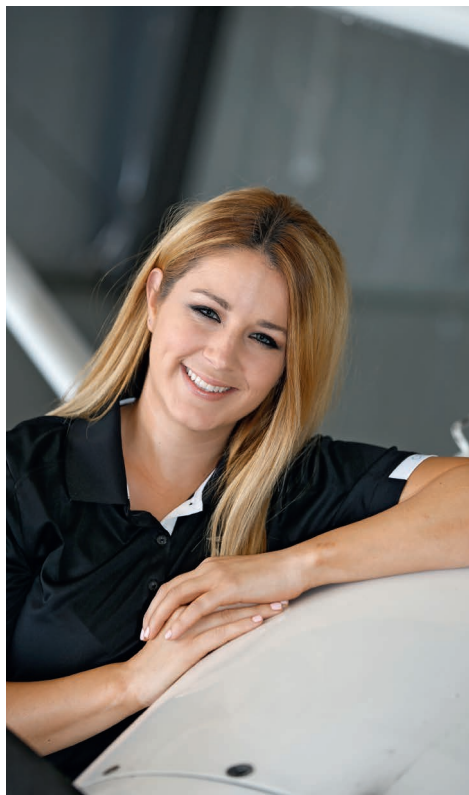
The turnaround is largely due to the development of its new Aviation city, an amenity that similar airports around the country might want to look over very closely. One asphalt and one turf runway make up the rural 400-acre airport, and the on-site campground is FAA-approved. For just \$10 per night, pilots can taxi right

up to the campground; park beneath the shady oaks; and enjoy the picnic tables, barbecue grills, fire pit, running water, and electricity.

Since developing Aviation City, named after the airport's history of military training in the area, Arcadia Airport has seen an uptick in traffic and avgas sales with a monthly average of 12,000 gallons. No landing fees and the cheapest fuel prices in the state keep pilots coming back, and it shows. Reports indicate a direct impact on the airport and local economy of more than \$102,000.

AOPA took notice of Arcadia's success and worked with local advocate group Friends of Arcadia Airport, to share its How We Did It resource explaining how the group was able to create a fly-in camp-out center on site. The attraction boosted traffic and helped revitalize the airport, creating a positive impact on the community and local economy. The guide is available on AOPA's Airport Support Network webpage to serve as an example of how airports can use this grassroots approach to increase fuel sales, add to their operations count, create positive publicity, and support airport businesses and the local economy. ●

Amelia Walsh



This text was first published on aopa.org by Amelia Walsh and has been shortened to fit this publication. Amelia is AOPA Communications Coordinator and joined AOPA in 2017. The full article can be found here <http://aopa.org/news-and-media/all-news/2019/july/25/aviation-city-attracts-adventurers>.

L'AOPA – devenir membre



Les membres, par leurs contributions, rendent possible l'existence de l'AOPA Switzerland – tout en bénéficiant de ses avantages.

Échanger des idées avec d'autres pilotes et propriétaires d'aéronefs, participer à des activités aéronautiques avec des personnes partageant les mêmes idées et s'unir pour créer une voix forte pour défendre les intérêts de l'Aviation générale.

« C'est simple: un vaste regroupement permet un engagement commun. »

C'est possible grâce au regroupement au sein de notre organisation, l'AOPA Switzerland. Cela nécessite de nombreux membres, qui par leurs contributions rendent possible l'existence de notre association.

Couverture d'assurance, rabais, activités et défense des intérêts

Avec une adhésion comme membre actif, les membres bénéficient d'une couverture d'assurance, de réductions lors de séminaires et de la participation aux activités de l'AOPA, ainsi que quatre fois par année notre revue interne et des bulletins réguliers. Le tout pour CHF 250 (CHF 80 pour les pilotes juniors, gratuit pour les pilotes en formation). Les supporters intéressés par l'aviation peuvent également faire partie de notre organisation au moyen d'une cotisation de soutien de CHF 80. Inscriptions sur le site à l'adresse <https://aopa.ch/go/445> ou par téléphone au 044 450 50 45 (entre 8h30 et 11h30). ●

Philippe Hauser
Directeur de l'AOPA Switzerland

Petites annonces

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

Als Mitglied profitieren Sie von der kostenlosen Publikation von Kleininseraten (Tausch, Occasion, Mitflugangebote usw.). Sie können im passwortgeschützten Mitgliederbereich der AOPA-Website www.aopa.ch unter «Members' Corner» jederzeit Gratisinserate aufgeben. Sie können dabei wählen zwischen Web-Publikation und zusätzlicher Publikation im gedruckten «Position Report».

Regeln für Gratisinserate

Dieses Gratisangebot für Mitglieder gilt wie folgt: maximal zwei Inserate pro Ausgabe mit maximal fünf Textzeilen für Inserate ohne Bild und maximal zehn Textzeilen für Inserate mit Bild. Bilder sind immer kostenpflichtig. Die einmalige Pub-

likation eines Bildes kostet CHF 33.– inkl. MwSt. Der fällige Betrag wird Ihnen in Rechnung gestellt. Das Kleingedruckte: Die Inserate müssen mit Vornamen, Namen, AOPA-Nummer sowie Telefonnummer, E-Mail-Adresse oder Postadresse versehen sein. Keine Chiffre-Inserate, keine Geschäftsanzeigen und nur Anzeigen, die mit Luftfahrtmaterial (Charts, Bücher etc.), Jobs (Angebote oder Gesuche) oder GA-Flugtourismus zu tun haben. Wir können keine Garantie für Platzierung und Erscheinungszeitpunkt geben. Es gibt kein «Gut zum Druck», der Text wird so publiziert, wie ihn das Mitglied aufgibt. Es gilt «Selbstbedienung». Telefonische Aufträge oder E-Mails können für Gratisinserate nicht berücksichtigt werden.

Boeing Stearman E75 (PT-13D)

Baujahr 1943. Zelle 4405h TSN. Motor Pratt & Whitney R-985 (450hp) TSO 184h. 3-Blatt Propeller Hartzell TSO 0h. 4 Aileron STC, Smoke System, VHF 8.33khz, Mode S Transponder, FLARM. Gepflegter Oldtimer Doppeldecker in bestem Zustand für aviatische Enthusiasten.

Kontakt: stearman-rbg@bluewin.ch, 079 413 61 20

Transatlantik-Crossing geplant?

Life Raft Marke Winslow, 22 Kilo (Revision im April 2017 für drei Jahre), 4 Plätze, Doppelschlauchboden, Rettungsmaterial, Canopy, 2 Immersion Suit Marke Mustang Survival Ocean Commander. Preis nach Absprache.

Kontakt: Tel. 079 623 67 68, yvonne-herrmann@outlook.com

Zu verkaufen/à vendre: Cessna Turbo 182T Skylane HB-CZW

Baujahr 2007, Seriennummer T18208719, Triebwerk LYC T10-540-AK1A, Flugstunden 630 h, Landungen 596, Hangar Platz (Lift) am Zürich Flughafen verfügbar, Zweckgesellschaft für Flugzeug vorhanden (optional), Garmin G1000 Avionics System (PFD & MFD), NAV/COM/GPS/WAAS with Glideslope #1, GFC-700 Autopilot, WX-500 Stormscope, McCauley const. Speed, 3 Blade Prop.+Delce Boots, AM-Safe Inflatable Seat Belts (Pilot/Co-Pilot/Passenger), Synthetic Vision Technology (SVT), Active Traffic (TCAS).

Contact: phiboe@me.com

Flugzeug-Schlepper SuperTow II

Flugzeug-Schlepper Supertow II zu verkaufen für Flugzeuge bis zu 9000 lbs. Der Supertow II verfügt über einen Vorderradantrieb und schwerere Ladefunktionen über das Bugrad, um leichte bis schwerere Flugzeuge aufzunehmen. King Air – TBM 700/850/9x0 – Citation – Pilatus. War im Einsatz bei einer Piper Malibu. Frisch revidiert mit neuen Reifen. Verhandlungspreis um CHF 2000.-. Ab sofort verfügbar.

Kontakt: Andreas Kleeb, andreas.kleeb@jetag.ch, 079 831 30 00

Robinson R44 Raven II

Standort LSZR immer hangariert und gewartet. Baujahr 4.12 Gesamtzeit 2610 seit Overhaul ca. 500 h. Avionik: Fuel Flow (JPI FS-450 / Intercom (NAT AA12), COM 1 Garmin GNS 430 NAV/COM 8.33 kHz Spacing, COM 2 Bendix/King KX155 NAV/COM 25 kHz Spacing, VOR Anzeige 1 Bendix/King KI525A, NAV Anzeige 2 Bendix/King KI203, Transponder Garmin GTX 328, ELT Kannad AF Integra, Neu 12.2018, Nächste 2 Jahres Avionik Prüfung: 12.2019, sehr schöne Lackierung.

Kontakt: E. Rüegg, e.r.ueegg@bluewin.ch, 079 693 62 21

VariEze zu verkaufen

First Flight 1990, Empty weight 353 kg, MTOW 520 kg, 680 TSN 140 kts TAS, 21 LPH, Engine: Rolls Royce O200, 680 TSO, electrical Starter, Propeller: MT-Propeller MTV-1-F, Avionics: EDM740, ICfly AHRS II, ICfly PFD, TRIG TY96, Filser Mode S Transponder, B.A.C CO2 Guardian, iPad mini, Powerflarm core, PRICE: 30000 CHF.

Kontakt: 078 823 03 43

Halteranteil an SF50 Cirrus Jet zu verkaufen

Zu verkaufen ¼ Anteil an Haltergemeinschaft eines gepflegten Vision SF50 Jets, hangariert in LSZH. Jahrgang 2018, Preis auf Anfrage.

Kontakt: +41 79 287 29 72



Une impression du Fly-Out 2019 de l'AOPA Switzerland. Photo: © ZLÍN AIRCRAFT.

Impressum



Éditeur

AOPA Switzerland
Steinstrasse 37
8003 Zürich
044 450 50 45
office@aopa.ch
www.aopa.ch

Rédaction

M. Affolter Baumgartner
Agora Schweiz
Viaduktstrasse 93
8005 Zürich
kommunikation@aopa.ch

Mis en page / presse

Mattenbach AG
Technoramastrasse 19
8404 Winterthur
Telefon 052 234 52 52
office@mattenbach.ch
www.mattenbach.ch

Traduction

Andrea Reiss
andrea.reiss@aopa.ch
Jean-Claude Reiss
jean-claude.reiss@aopa.ch

Tirage 4000

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.