SEGELFLUGVERBAND DER SCHWEIZ
FEDERATION SUISSE DE VOL A VOILE
FEDERAZIONE SVIZZERA DI VOLO A VELA

Safety Workshop 2022

© ASF 2021

Rétrospective

© ASF 2021

Rapport d'enquête SESE n° 2327, accident du 6 juillet 2016

Crash dans l'Oberland bernois : cause

L'accident est dû au fait que l'aile droite du planeur est entrée en collision avec une arête de montagne. Ceci parce que le pilote était distrait, car il filmait avec son téléphone portable et n'a pas reconnu le rapprochement vers le relief. Par la suite, le planeur est devenu incontrôlable et s'est écrasé.

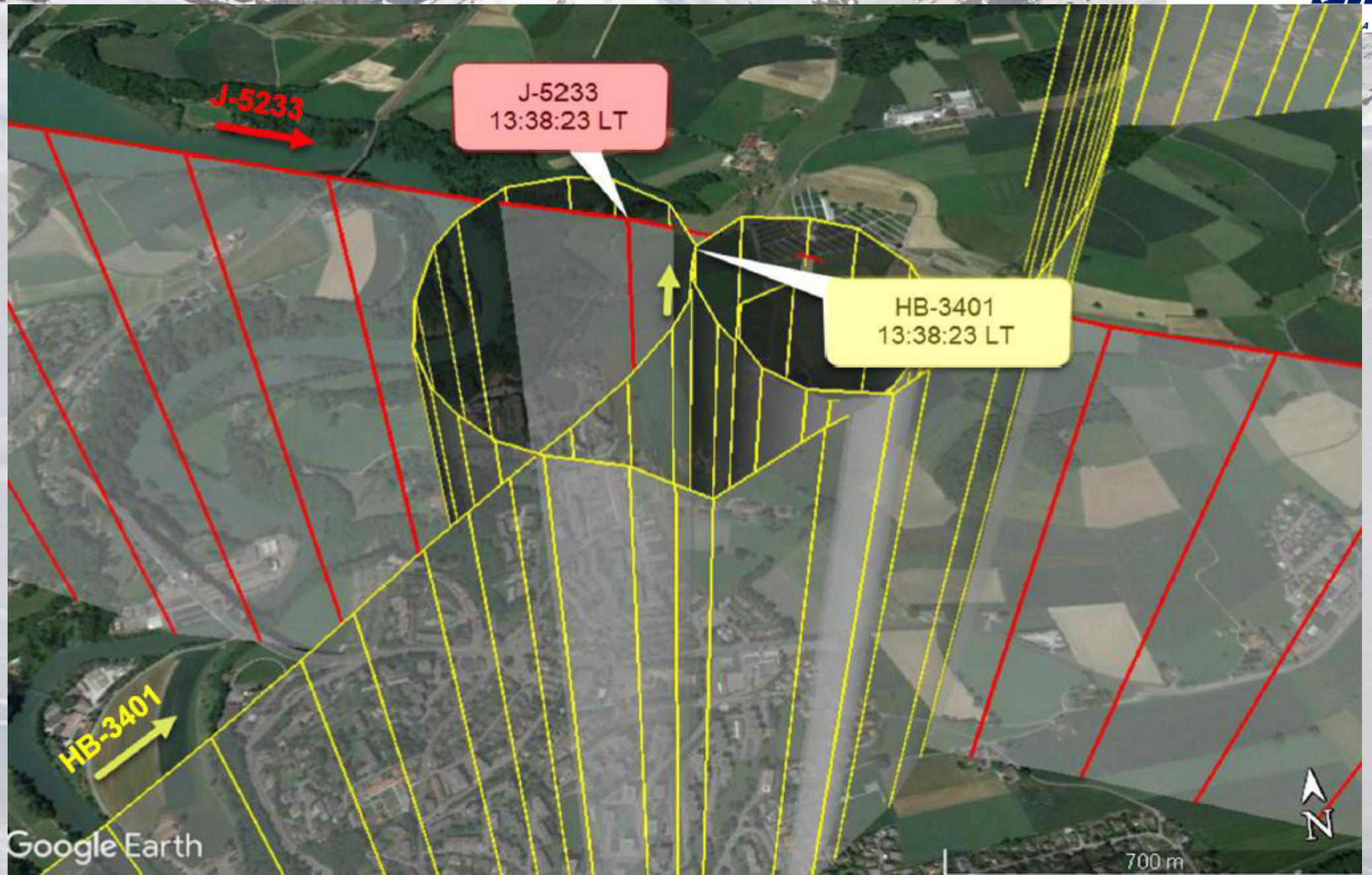
© ASF 2021

Lors de ce vol à bord d'un DG-800, le pilote voulait effectuer sa 1000e heure de vol. Après 999 h 29 min, alors qu'il filmait avec son téléphone portable, il s'est trop approché de la pente et a percuté la crête du Mittaghore. Il a été mortellement blessé dans la chute. Le téléphone portable a également enregistré les bruits de l'hélicoptère de sauvetage qui a atterri 16 minutes après l'accident.

Le sujet est d'une actualité brûlante : les distractions liées à l'avionique et aux médias numériques nous accompagnent lors de nos vols. Nous le voyons sur Youtube, Instagram et autres. Les risques qui y sont liés doivent toujours être rappelés à tous les pilotes !

! ! sensibiliser !!

© ASF 2021


J-5233
J-5233
13:38:23 LT
HB-3401
13:38:23 LT
HB-3401
Google Earth
700 m
N

© ASF 2021

Rapport sommaire du SESE : HB-3401 vs. 2 F/A-18 le 28 juillet 2016

Rapprochment très dangereux d'un Duo Discus et de 2 F/A-18 dans l'espace aérien E au-dessus de Fribourg : le Duo volait sans transpondeur, invisible pour le radar du contrôle aérien et des jets (qui volaient à 700km/h). Les jets des forces aériennes n'ont pas de Flarm.

Ce n'est pas la première fois que vous entendez le message du département de la sécurité :

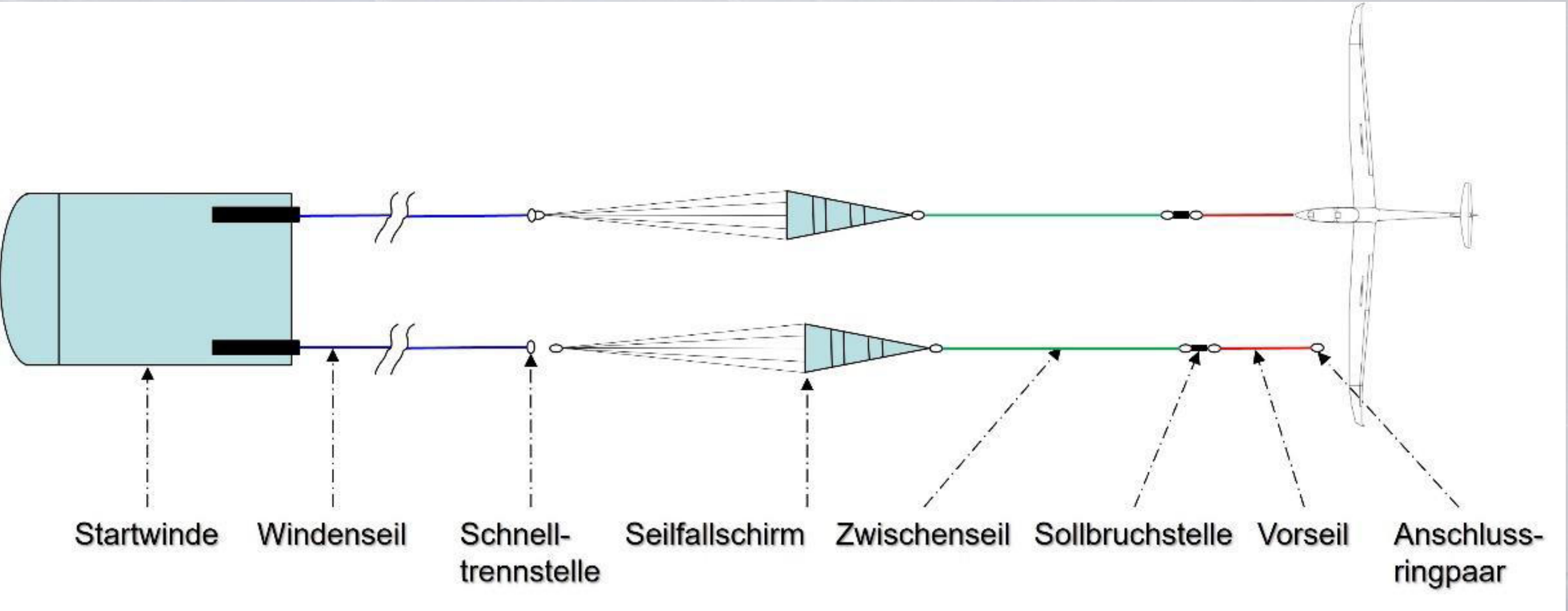
Nous devons nous rendre visibles par tous les moyens à notre disposition : Flarm, transpondeurs, radars...

! ! sensibiliser !!

Si des restrictions sont exigées en raison de tels incidents ou d'incidents plus graves entre un planeur et un autre trafic (jet des forces aériennes, avion de ligne, etc.), les forces aériennes ont probablement de meilleures cartes à jouer que les planeurs.

© ASF 2021

Rapport d'enquête n° 2380, incident du 10 mai 2019



L'incident grave, au cours duquel le planeur est entré en collision avec le couple parachute/pré-câble du treuil, s'est produit après que l'équipage n'ait pas amorcé la transition vers le vol de montée et décrocha le câble pendant un décollage au treuil. Par la suite, l'équipage n'a pas réussi à éviter le parachute de traction gonflés et son pré-câble. Le treuilliste ne parvint pas à tirer le câble du planeur.

La combinaison défavorable d'un pilote et d'un instructeur peu expérimentés en matière de décollage au treuil et d'un équipement des câbles de treuillage non optimal a conduit à cet incident. Heureusement, seul l'avion a été légèrement endommagé.

Les recommandations issues de cette étude, à savoir utiliser les bons parachutes à câble (pas de vieux parachutes de hunter, etc.) et utiliser un câble intermédiaire, sont également soutenues par la fédération de vol à voile. Elles ont déjà été mises en œuvre sur certains aérodromes, nous allons informer tous les aérodromes qui utilisent le treuil.

© ASF 2021

SEGELFLUGVERBAND DER SCHWEIZ

2021

Complément concernant la collision avec une ligne électrique au Bettlacherberg le 3.5.2020 : un DG1000 est entré en collision avec cette ligne. Bien que le pilote, familier des les lieux, connaissait probablement la ligne, quelques infos méritent d'être mentionnées concernant les bases de données d'obstacles dans le Flarm :

Depuis quelques années, il existe une base de données (BD) des Alpes ainsi que plusieurs BD nationales individuelles qui contiennent plus d'obstacles que celle des Alpes. Le Jura est également contenu dans la BD Alpes, mais il manque la plupart des antennes / tours et des lignes électriques. **Cette BD est destinée aux pilotes de planeur.** Ceux qui volent près du terrain (typiquement les hélicoptères) devraient utiliser les BD détaillées par pays. Mais il ne peut y avoir qu'une seule BD en service dans un appareil Flarm, il n'est donc pas possible d'avoir plusieurs BD détaillées en même temps.

© ASF 2021

SEGELFLUGVERBAND DER SCHWEIZ

2021

Accidents et incidents 2021

Date	Imm.	Type	Pilote	FL/Pax	Avion	Remarques
12.06.21	HB-3412/HB-KLB	ASW27/Robin	Mortellement blessé	Mortellement blessé	détruit	Collision au Piz Neir, 5 morts
12.06.21	HB-2486	Arcus T	indemne	Indemne	Fortement endommagé	Choc devant le seuil de la piste à Dittingen
09.07.21	HB-2314	Dimona	Indemne	Indemne	Légèrement endommagé	Dégagement de fumée dans le cockpit
19.07.21	HB-2467	Arcus T	Indemne	Indemne	Légèrement endommagé	Perte d'hélice au démarrage du moteur
22.07.21	D-MANS	Silent 2 électrique	Mortellement blessé		Détruit	Collision avec le terrain près de Conthey
22.07.21	HB-KAW	Robin	Indemne		Légèrement endommagé	En approche avec un câble de remorquage, 2 planeurs endommagés

© ASF 2021

Autres accidents et incidents en 2021

- 12.06.2021 : Le même jour, un Arcus T a été fortement endommagé lors d'un impact avant le seuil de piste à Dittingen, les pilotes n'ont pas été blessés.

- 09.07.2021 : atterrissage d'urgence d'un Super Dimona à Locarno en raison d'un dégagement de fumée dans le compartiment moteur et le cockpit. Les occupants n'ont pas été blessés. Le 2 novembre 2020, un autre Super Dimona avait déjà subi un atterrissage d'urgence à cause de la fumée à Lommis. Le responsable de l'enquête n'a pas encore pu me dire s'il y avait un lien entre les deux incidents.

- 19.07.2021 : En essayant de démarrer le moteur en vol, l'arbre d'hélice d'un Arcus T s'est cassé et l'hélice s'est donc désolidarisée. Heureusement, personne n'a été blessé. D'après les premières analyses, il semble qu'il s'agisse d'un problème de matériaux ; sur d'autres appareils équipés du même type de moteur, on a également trouvé des fissures dans l'arbre. C'est pourquoi les propriétaires des appareils concernés ont été informés de ce point faible avant même la publication du rapport final.

Autres accidents et incidents en 2021

- 22.07.2021 : Un Silent 2 électrique est entré en collision avec la pente près de Conthey en Valais, le pilote a été mortellement blessé. Cet accident a montré une fois de plus que les nouvelles technologies entraînent aussi de nouveaux défis :
  - Dans le cas des avions électriques, l'équipe de sauvetage doit savoir manipuler des batteries de grande capacité. Les planeurs motorisés (p. ex. Antares) ne laissent souvent pas voir qu'ils contiennent une technologie électrique potentiellement dangereuse (risque d'électrocution en raison de câbles endommagés, risque d'incendie en cas de court-circuit).
  - Les avions ULM sont souvent équipés d'un système de parachute de sauvetage qui peut s'avérer très dangereux pour les équipes de secours. Même si les sauveteurs savent que la fusée armée pour le vol peut être sécurisée, si l'avion est endommagé, il y a toujours un risque que le système se déclenche.

- 22.07.2021 : Le même jour, un incident s'est produit lors des CS juniors à Bex, lorsqu'un Robin a touché 2 planeurs lors de l'approche avec le câble de remorquage qui n'était pas complètement rentré - heureusement, il n'y a eu que des dégâts matériels.

Enquêtes du SESE après un accident ou un incident

Chacun d'entre nous peut se retrouver à devoir faire une déclaration lors d'un accident, que ce soit en tant que victime ou en tant que témoin. Avant l'interrogatoire par le responsable de l'enquête du SESE, le document suivant est présenté pour signature. Cela a déjà déstabilisé ou rendu méfiant certaines personnes.

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST

Untersuchungsdienst

Dokumentation Audiobefragung

Unfall/schwerer Vorfall _____ vom _____

Bitte schreiben Sie gut leserlich und in Blockschrift!

Name / Vorname

Funktion

Geburtsdatum und –ort

Heimatort

Beruf / Funktion

Adresse

Telefon

E-Mail

Die Befragung wurde von folgenden Personen durchgeführt:

Verantwortlicher Untersuchungsleiter _____

Untersuchungsbeauftragter _____

Datum der Befragung _____

Ort _____

Protokollierung Tonaufzeichnung

Rechtsbelehrung

Recht auf Verweigerung der Aussage: Art. 40 der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV) *„Der Untersuchungsdienst macht Personen, die sachdienliche Auskünfte geben können, auf ihr Recht auf Verweigerung der Aussage aufmerksam".*

Verwendung von Auskünften in Strafverfahren: Art. 24 VSZV *„Die von einer Person im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung erteilten Auskünfte dürfen in einem Strafverfahren nur mit deren Einverständnis verwendet werden".*

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST
CH-3003 Bern
Tel. +41 58 466 33 00, Fax +41 58 466 33 01
info@sust.admin.ch
www.sust.admin.ch

Ve 01.04.2017

Ich erscheine als Person, die sachdienliche Auskünfte geben, kann vor dem Untersuchungsleiter bzw. den Untersuchungsbeauftragten und äussere mich nach erfolgter Rechtsbelehrung wie folgt:

1. Haben Sie die Rechtsbelehrung verstanden und sind Sie bereit Aussagen zu machen oder wollen Sie die Aussage verweigern?

Bitte schreiben Sie entweder: *„Ich habe die Rechtsbelehrung verstanden und bin bereit Aussagen zu machen"* oder *„Ich habe die Rechtsbelehrung verstanden und mache vom Aussageverweigerungsrecht Gebrauch".*

_____

_____

_____

_____

2. Wie haben Sie sich bezüglich des in Art. 24 VSZV beschriebenen Einverständnisses zur Verwendung Ihrer Auskünfte in möglichen Strafverfahren entschieden?

Bitte schreiben Sie entweder: *„Ich will, dass meine Auskünfte ausschliesslich im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung verwendet werden."* oder *"Ich gebe mein Einverständnis dazu, dass meine Auskünfte auch in einem Strafverfahren verwendet werden."*

_____

_____

_____

_____

Datum: _____

Unterschrift befragte Person: _____

Unterschrift Untersuchungsleiter: _____

Unterschrift Untersuchungsbeauftragter: _____

SEGELFLUGVERBAND DER SCHWEIZ
FEDERATION SUISSE DE VOL A VOILE
FEDERAZIONE SVIZZERA DI VOLO A VELA

© ASF 2021

Les informations suivantes permettront peut-être de dissiper certaines incertitudes, méfiances :

- L'enquête doit absolument se dérouler dans la langue maternelle !
- On a le droit de faire une déclaration plus tard (il est éventuellement opportun de demander une aide médicale après un incident, même s'il n'y a pas de blessure apparente).
- Il est possible de refuser de témoigner. Ce n'est par contre pas toujours une bonne idée, car les enquêteurs doivent alors interpréter ! Il est préférable de coopérer avec eux (point 1).
- Accord pour l'utilisation des déclarations dans le cadre d'une éventuelle procédure pénale (point 2) : en règle générale, ne **pas donner** son accord ! En cas de doute, demandez l'avis d'un professionnel. Important à savoir : même si l'on n'autorise pas ici l'utilisation des déclarations pour une procédure pénale, les autorités de poursuite pénale peuvent tout de même utiliser les rapports publics du SESE comme expertises.

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST

Untersuchungsdienst

SEGELFLUGVERBAND DER SCHWEIZ
FEDERATION SUISSE DE VOL A VOILE
FEDERAZIONE SVIZZERA DI VOLO A VELA

Dokumentation Audiobefragung

Unfall/schwerer Vorfall _____ **vom**

Bitte schreiben Sie gut leserlich und in Blockschrift!

Name / Vorname

Funktion

Geburtsdatum und –ort

Heimatort

Beruf / Funktion

Adresse

Telefon

E-Mail

Die Befragung wurde von folgenden Personen durchgeführt:

Verantwortlicher Untersuchungsleiter _____

Untersuchungsbeauftragter _____

Datum der Befragung _____

Ort _____

Protokollierung Tonaufzeichnung

Rechtsbelehrung

Recht auf Verweigerung der Aussage: Art. 40 der Verordnung
chung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV) *„Der Unt
sonen, die sachdienliche Auskünfte geben können, auf ihr Rec
sage aufmerksam".*

Verwendung von Auskünften in Strafverfahren: Art. 24 VS
*Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung erteilten Auskünfte dürfe
mit deren Einverständnis verwendet werden".*

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST
CH-3003 Bern
Tel. +41 58 466 33 00, Fax +41 58 466 33 01
Info@sust.admin.ch
www.sust.admin.ch

Ve 01.04.2017

Ich erscheine als Person, die sachdienliche Auskünfte geben, kann vor dem Untersuchungsleiter bzw. den Untersuchungsbeauftragten und äussere mich nach erfolgter Rechtsbelehrung wie folgt:

1. Haben Sie die Rechtsbelehrung verstanden und sind Sie bereit Aussagen zu machen oder wollen Sie die Aussage verweigern?

Bitte schreiben Sie entweder: *„Ich habe die Rechtsbelehrung verstanden und bin bereit Aussagen zu machen"* oder *„Ich habe die Rechtsbelehrung verstanden und mache vom Aussageverweigerungsrecht Gebrauch"*.

Bitte schreiben Sie entweder: *„Ich will, dass meine Auskünfte ausschliesslich im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung verwendet werden."* oder *"Ich gebe mein Einverständnis dazu, dass meine Auskünfte auch in einem Strafverfahren verwendet werden."*

2. Wie haben Sie sich bezüglich des in Art. 24 VSZV beschriebenen Einverständnisses zur Verwendung Ihrer Auskünfte in möglichen Strafverfahren entschieden?

Bitte schreiben Sie entweder: *„Ich will, dass meine Auskünfte ausschliesslich im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung verwendet werden."* oder *"Ich gebe mein Einverständnis dazu, dass meine Auskünfte auch in einem Strafverfahren verwendet werden."*

Unterschrift Untersuchungsleiter: _____

Unterschrift Untersuchungsbeauftragter: _____

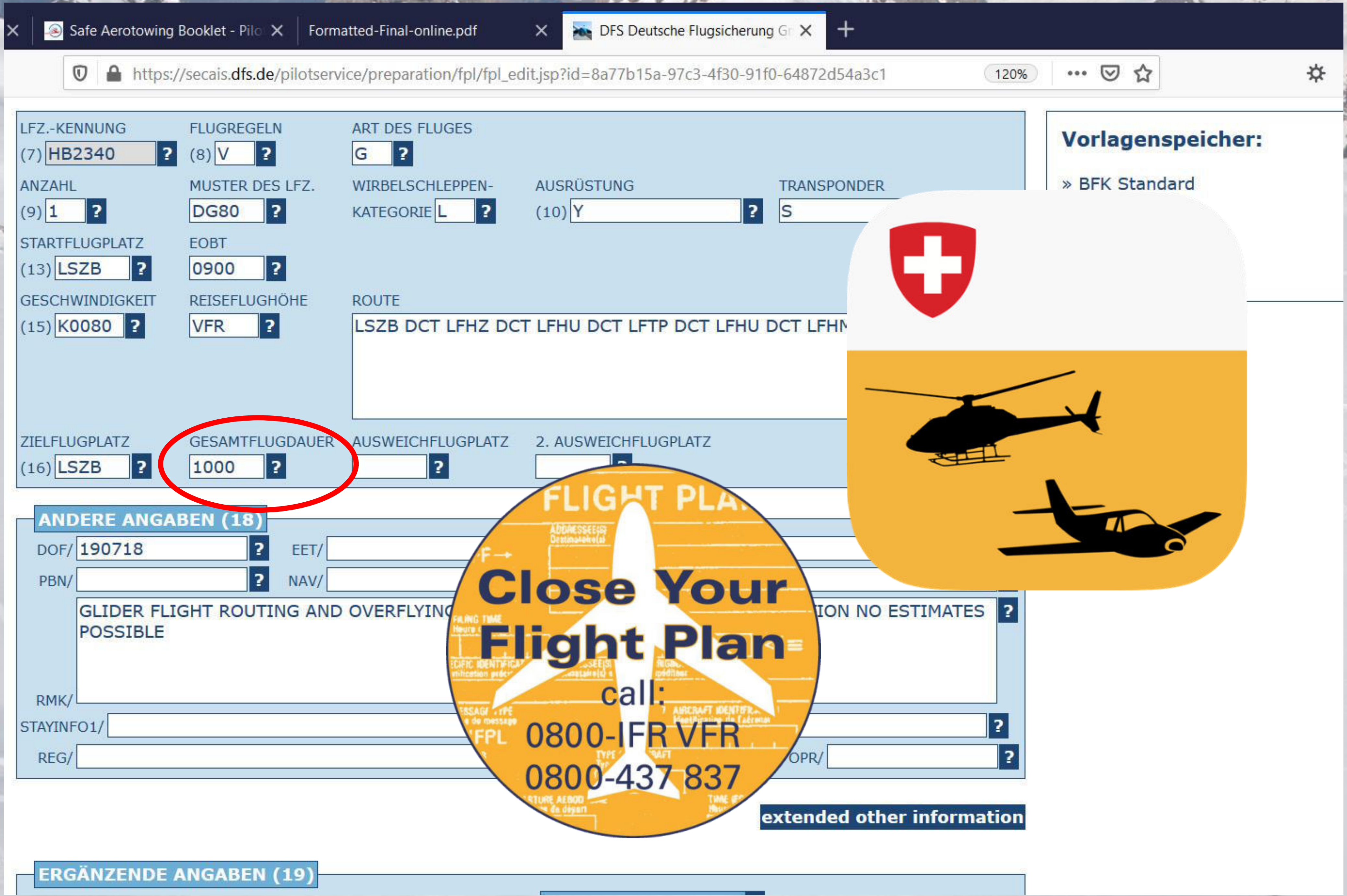
© ASF 2021

Obligation de déposer un plan de vol

Le bruit s'est répandu qu'il existe une obligation de plan de vol pour les vols au-dessus de la frontière nationale vers la France et l'Italie. L'OFAC m'a fait savoir qu'à plusieurs reprises, des plans de vol de planeurs n'ont pas été fermés, ce qui a entraîné des recherches inutiles. C'est pourquoi nous vous prions de bien vouloir transmettre les informations suivantes à vos collègues qui effectuent des vols transfrontaliers :

- Un plan de vol saisi est automatiquement activé à l'heure de l'EOBT. C'est pourquoi un plan de vol doit dans tous les cas être fermé même si le vol n'a pas eu lieu.
- Les vols en retard (EET dépassé) entraînent des dépenses inutiles, voire très coûteuses si des recherches sont entreprises.
- Si vous utilisez le modèle de plan de vol de la fédération, mettez des valeurs réalistes dans les cases ! On s'est plaint qu'une durée de vol de 10 heures ait été indiquée, ce qui impliquait alors un atterrissage bien après la nuit...
- Pour fermer le plan de vol, il existe l'application "SAR Alerts", sur laquelle il est possible de mettre un rappel. Les numéros de téléphone pour la Suisse et les pays voisins peuvent être appelés directement depuis l'application.

© ASF 2021



Safe Aerotowing Booklet - Pilo
Formatted-Final-online.pdf
DFS Deutsche Flugsicherung Gr
https://secais.dfs.de/pilotservice/preparation/fpl/fpl_edit.jsp?id=8a77b15a-97c3-4f30-91f0-64872d54a3c1
120%
LFZ.-KENNUNG (7) HB2340
FLUGREGELN (8) V
ART DES FLUGES G
ANZAHL (9) 1
MUSTER DES LFZ. DG80
WIRBELSCHLEPPEN-KATEGORIE L
AUSRÜSTUNG (10) Y
TRANSPONDER S
STARTFLUGPLATZ (13) LSZB
EOBT 0900
GESCHWINDIGKEIT (15) K0080
REISEFLUGHÖHE VFR
ROUTE
LSZB DCT LFHZ DCT LFHU DCT LFTP DCT LFHU DCT LFHN
ZIELFLUGPLATZ (16) LSZB
GESAMTFLUGDAUER 1000
AUSWEICHFLUGPLATZ
2. AUSWEICHFLUGPLATZ
ANDERE ANGABEN (18)
DOF/ 190718
EET/
PBN/
NAV/
GLIDER FLIGHT ROUTING AND OVERFLYIN
POSSIBLE
ION NO ESTIMATES
RMK/
STAYINFO1/
REG/
OPR/
extended other information
ERGÄNZENDE ANGABEN (19)
Vorlagenspeicher:
» BFK Standard
FLIGHT PLA
Close Your
Flight Plan
call:
0800-IFR VFR
0800-437 837

© ASF 2021

Utilisation des balises de détresse (ELT) Les informations suivantes figurent dans le manuel eVFR

- Avant et après chaque vol, écouter la fréquence d'urgence sur **121.500** MHz (cela doit faire partie de la checkliste)
- Si l'aéronef a été soumis à de fortes secousses, par exemple lors d'un atterrissage brutal, du franchissement de seuils de portes de hangar, du chargement, du transport ou du déchargement de planeurs, etc., il convient également de vérifier que l'ELT est désactivé sur la fréquence de secours
- Les tests ELT en direct sont interdits. Les autotests ELT peuvent être effectués conformément au manuel du fabricant de l'ELT. Les tests ELT sur 406 MHz doivent être effectués par une entreprise de maintenance agréée à l'aide d'un équipement de test approuvé.
- La procédure suivante ne s'applique qu'aux ELT qui émettent exclusivement sur 121,500 MHz. Pour une très courte période, pendant la première minute après une heure pleine, commuter l'ELT de "ARM" à "ON", puis à **"OFF"** et enfin à nouveau à "ARM".
- En cas de travaux d'entretien importants sur l'aéronef, retirer l'ELT et déconnecter ou enlever les batteries. Les batteries doivent être remplacées conformément au manuel du fabricant.
- Si un ELT a émis des signaux qui n'ont pas lieu d'être , il faut le signaler au RCC Zurich ou à l'organe compétent des services de la navigation aérienne en indiquant la durée d'émission et le lieu afin d'annuler l'alarme qui aurait pu être déclenchée:
  - RCC Zurich TEL +41 (0) 58 484 10 00 ou
  - ACC Zurich TEL +41 (0) 43 931 69 60 ou
  - ACC Genève TEL +41 (0) 22 747 13 40

© ASF 2021

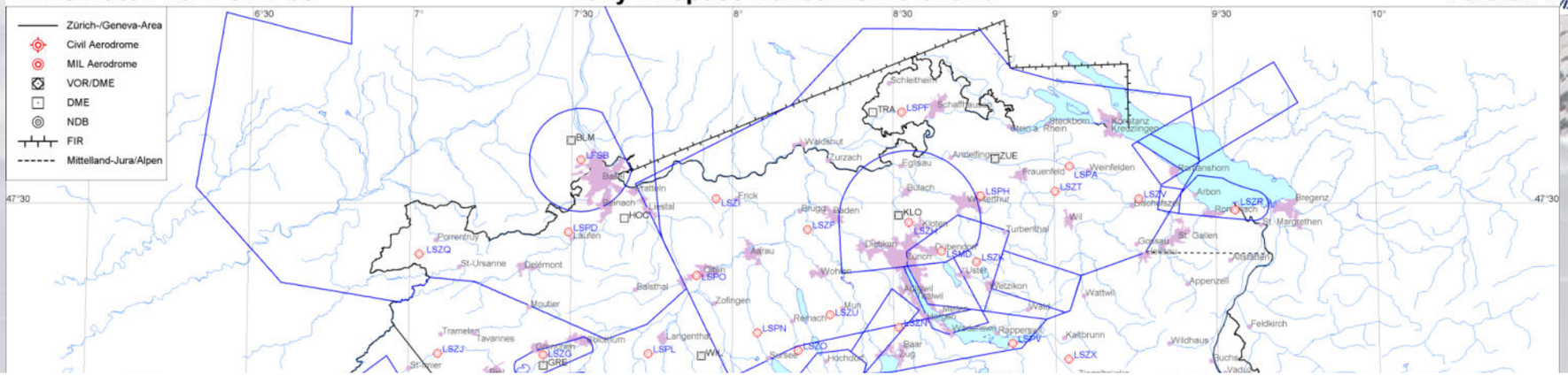
Fréquences radio

- La fréquence "poubelle" (123.450) utilisée jusqu'à présent ne doit plus être utilisée (l'espacement des canaux ne correspond pas à la nouvelle norme). Toute infraction peut entraîner des amendes élevées. Veuillez n'utiliser que des fréquences officielles, par exemple ne pas bavarder sur la fréquence de votre aérodrome d'attache dans un camp à l'étranger ! Il pourrait s'agir de la tour d'un aéroport du coin...

© ASF 2021

SEGELFLUGVERBAND DER SCHWEIZ
ISSE DE VOL A VOILE
IZZERA DI VOLO A VELA

DABS Date : 2022 JAN 05 **Daily Airspace Bulletin Switzerland** **Version 2**



skyguide

Skyguide
KOSIF
Postfach
CH-8602 Wangen

DABS Date: 2022 JAN 05

Version 2 - generated: 05.01.2022 07:45 UTC

Telephone: +41 44 813 31 10
E-mail: kosif@skyguide.ch
DABS on the web:
https://www.skybriefing.com

Firings / AIP-Areas / Warnings:

Firing-Nr AIP-Area NOTAM-Nr	Validity UTC	Lower Limit (m/ft AMSL or FL)	Upper Limit (m/ft AMSL or FL)	Center Point	Covering Radius	NOTAM Item E
! W2818/21	2100 - 2359	GND	2000m / 6600ft	464845N 0065639E	0.6 KM / 0.3 NM	TEMPO D-AREA ACT 4.1 KM SSE PAYERNE AD, RADIUS 0.6 KM (464845N0065639E RADIUS 0.3 NM). WX MEASUREMENTS BY REMOTELY PILOTED AERIAL SYSTEM, WHITE BLINKING PSN LGT WITH VISUAL RANGE OF AT LEAST 3KM. FOR INFO CTC TEL +41 79 893 93 31. !

Activities not shown on the DABS Chart Side:

NOTAM-Nr	Validity UTC	Lower Limit (m/ft AMSL or FL)	Upper Limit (m/ft AMSL or FL)	Center Point	Covering Radius	NOTAM Item E
W0004/22	0630 - 1105 1215 - 1830	FL130	FL150	464500N 0080800E	181.5 KM / 98.0 NM	UPPER LIMIT AIRSPACE E OVER ALPS CHANGED TO FL130. REF VFR MANUAL GEN 1-0-5 PARAGRAPH 6.
W2407/21	0700 - 1600	GND	650m / 2100ft	472313N 0083300E	1.5 KM / 0.8 NM	UNMANNED ACFT ACT WILL TAKE PLACE OVER ZURICH CITY ALONG TR 472242.00N0083303.29E 472312.88N0083259.61E 472350.93N0083253.76E, BTN UNIVERSITY HOSPITAL ZURICH AND UNIVERSITY ZURICH IRCHEL, BOTH DIRECTIONS AT AND BLW 120M/400FT AGL. FOR INFO CTC +41 44 440 44 11.

For detailed information regarding the DABS see AIP Switzerland GEN 3.1-5 or VFR GEN 1-0-4.
! New or changed data regarding an earlier version of the DABS.

© ASF 2021

DABS
Dans le DABS, seuls les tirs au dessus de 250m AGL sont publiés. Ce n'est donc pas une bonne idée d'atterrir dans un stand de tir parce qu'il n'est pas visible dans le DABS !

Le texte au verso mentionne des activités qui ne sont pas indiquées sur la carte. Dans l'exemple ci-dessus du 5 janvier, il est indiqué que le l'espace E au-dessus des Alpes est limité au FL 130 jusqu'à 19h30 LT.

eDABS au lieu de DABS :

Vous pouvez vous inscrire à eDABS afin d'afficher les activités publiées dans le DABS sur le LX ou XCSoar. Vous trouverez les instructions ici :

https://www.flieger.news/neu-edabs-statt-dabs/

© ASF 2021

Exercices d'atterrissage en campagne sous la hauteur minimale de vol :
Contrairement à la Suisse, où un instructeur de vol peut descendre en dessous de la hauteur minimale de vol pour des exercices d'atterrissage d'urgence (p. ex. avec TMG), il faut une autorisation spéciale en Allemagne. C'est pourquoi tous les instructeurs de vol doivent savoir que pour de tels exercices, il faut rester en Suisse. (Sauf si vous avez l'autorisation de l'autorité correspondante !)

© ASF 2021

TMZ NE

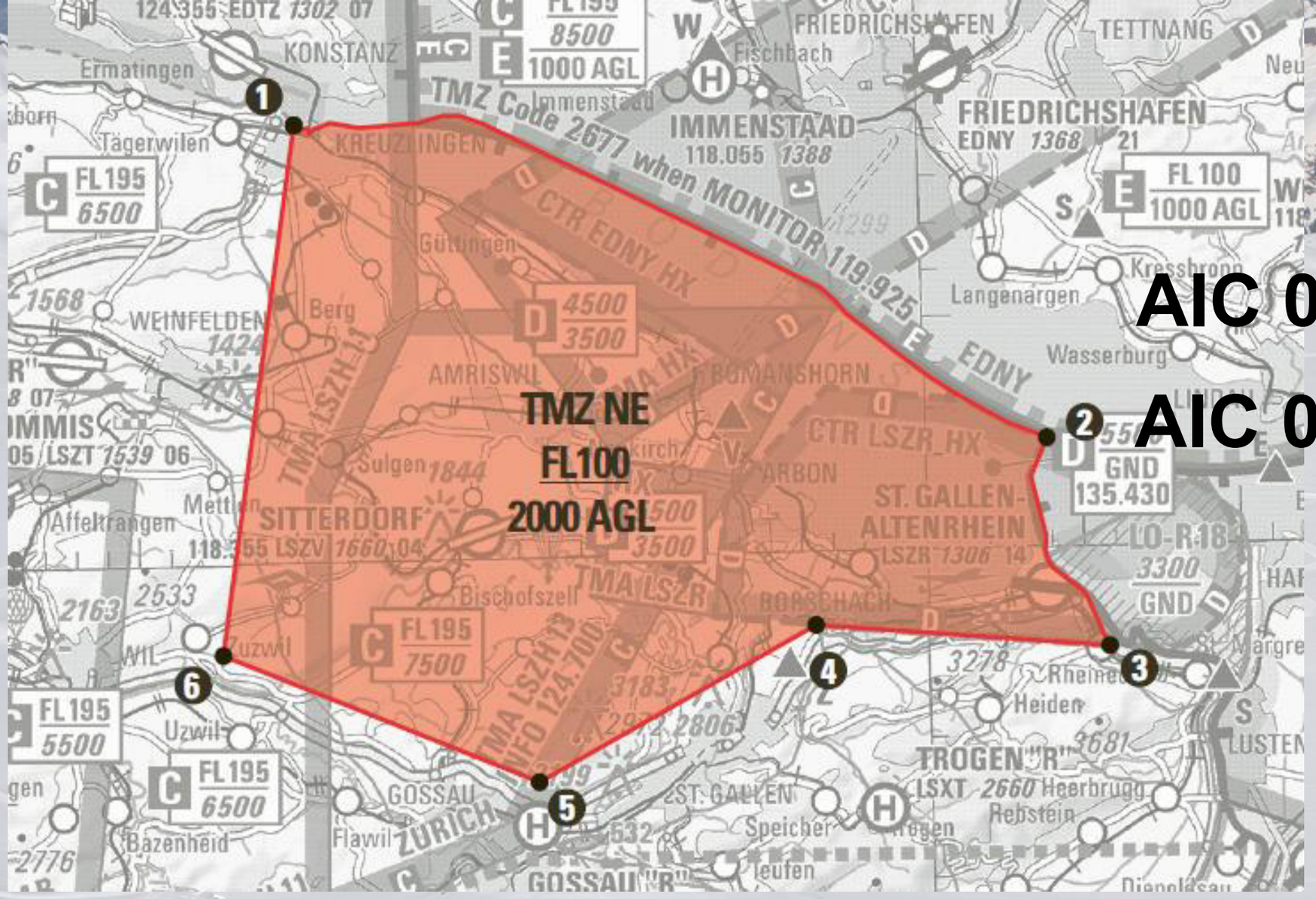
À partir du 24 mars 2022, la TMZ NE sera en service dans l'espace aérien E. Grâce à cette obligation du transpondeur, les usagers de la zone d'approche et de départ de Friedrichshafen et Altenrhein sont visibles pour le contrôle aérien et pour les TCAS/TAS, ce qui devrait améliorer la sécurité.

Passage sans écoute : à l'intérieur de la TMZ, le transpondeur doit obligatoirement être utilisé en mode S avec le code 7000 - ou un autre code attribué par l'ATC. Dans certains cas, il est possible de demander au secteur APP ARFA une autorisation de passage sans transpondeur, mais il est alors obligatoire d'être en liaison radio permanente avec ARFA.

Procédure avec veille radio (provisoirement facultative) : avant d'entrer dans la TMZ NE, le pilote VFR règle le code du transpondeur 2677 et veille la fréquence ARFA 119.925 MHz. Le pilote VFR n'effectue pas de *contrôle de liaison ni de premier appel*. Une prise de contact est effectuée si nàécessaire par l'ATC. Après avoir quitté la TMZ NE, le pilote quitte la fréquence ARFA *sans s'annoncer* et règle le transpondeur sur le code 7000 ou sur un autre code prescrit pour la suite du vol. Les communications radio entre l'ATC et le pilote VFR se font en anglais ou en allemand.

Si un pilote est en contact avec Zurich Information, il peut également rester sur cette fréquence pour le passage de la TMZ NE. Le pilote signale son intention de vol au FIC Zurich et conserve le code de transpondeur attribué par le FIC. Le réglage du code de transpondeur 2677 et de la fréquence AFRA 119.925 MHz n'est donc pas nécessaire.

© ASF 2021



AIC 008/2021 A

AIC 007/2021 B

Sans écoute : Squawk 7000

Avec écoute : Squawk 2677 et veille 119.925

© ASF 2021

Il existe malheureusement de nombreux Flarms qui ne fonctionnent pas bien ou pas du tout, parce que leur firmware n'est pas à jour, que l'antenne est mal positionnée, etc. La puissance d'émission et de réception peut être contrôlée à l'aide d'outils disponibles sur ces sites web :

Puissance de réception :
flarm.com/support/tools-software/flarm-range-analyzer

Puissance d'émission :
ktrax.kisstech.ch/flarm-liverange

© ASF 2021

Extrait d'un rapport à l'EASA : un instructeur de vol a signalé une violation de l'espace aérien lors d'un vol de distance d'instruction. Un espace aérien près de Dübendorf a été activé, mais l'équipage n'a pas reçu l'information.
Apparemment le volume de la radio avait été baissé par inadvertance lors du changement de fréquence, ce que l'instructeur n'avait pas remarqué depuis le siège arrière.
Dans un autre cas, un élève-pilote devait régler un code de transpondeur à l'avant de manière inattendue et ne savait pas comment faire.
Deux exemples où un instructeur de vol peut "se faire avoir"... Nous recommandons aussi que lors des vols passagers, le PAX doit s'asseoir à l'arrière si le planeur ne peut pas être commandé sans restriction depuis l'arrière (radio, commandes, XPDR, train, etc).

© ASF 2021

Beaucoup ne savent pas que la FSVV a depuis longtemps un médecin officiel. Nous avons fait la connaissance de Stefan Drechsel lors du workshop du comité en novembre. Si quelqu'un a des questions sur des aspects médicaux ou en rapport avec les examens médicaux des aviateurs, il est votre interlocuteur.

Stefan Drechsel

drechsel@herzundsport.ch

© ASF 2021

Présentations de l'OFAC

Christian Hanke, Safety Officer de l'OFAC, nous a fait deux présentations lors de l'atelier :

- **Quels sont les événements rapportés dans le Reporting Portal**
  En 2021, 5283 déclarations d'incidents ont été faites pour la Suisse sur le portail de l'UE https://aviationreporting.eu/. Dans la présentation, vous trouverez quelques statistiques : Combien d'entre elles concernent le vol à voile ? Qu'est-ce qui a été signalé ? Comparaison avec les autres pays européens ?
  Présentation : *WS2022_ReportingAnalysis.pdf*

- **Qu'est-ce que Stay Safe ?**
  Les statistiques des accidents montrent que leur nombre est resté pratiquement constant ces dernières années. La plate-forme "Stay Safe" sensibilise tous les acteurs de l'aviation générale afin d'obtenir une amélioration dans ce domaine. A l'avenir, des articles sur le vol à voile seront régulièrement publiés sur cette plateforme. La fédération de vol à voile collabore à ce projet.
  Présentation : *WS2022_SafetyPromotion.pdf*
  Lien internet : http://staysafe.bazl.admin.ch/

© ASF 2021