AOPA SWITZERLAND
POSITION REPORT

NO. 272
mars 2020

« Des décisions majeures et importantes sont attendues pour l'aviation générale en 2020. »

Daniel Affolter, Président du comité de l'AOPA Switzerland dans l'éditorial.

Une redevance sur chaque vol privé au départ de la Suisse ne devrait être due qu'à partir d'une masse au décollage de 5,7 tonnes. Pour les jets privés de plus de 5,7 tonnes, la nouvelle taxe sur les vols sera comprise entre 500 et 5'000 CHF. (Photo : Martin Adams / Unsplash)

AOPA SWITZERLAND

Invitation

à la **56e assemblée générale ordinaire** de **l'AOPA Switzerland**

Samedi, 20 juin 2020, 11h30 à l'aérodrome de Birrfeld LSZF

Ordre du jour :

1. Constitution de l'AG et élection du secrétaire et des scrutateurs
2. Approbation du protocole de la 55e AG du 15 juin 2019
3. Rapport annuel 2019/2020
4. Bilan et compte de résultat 2019
5. Décharge au comité
6. Elections
7. Activités 2020/2021
8. Divers

Le bilan et le compte de résultat 2019 ainsi que le protocole de la 55e AG seront envoyés aux membres à l'avance par lien et seront également à votre disposition lors de l'assemblée générale.
Les requêtes pour l'assemblée générale sont à soumettre jusqu'au 30 mai 2020 au comité. Les demandes qui ne seront pas soumises à temps ne seront pas traitées lors de l'assemblée générale.

Un apéritif sera servi aux participants de l'AG à partir de 10h00,
offert par l'Aero Club Aargau.

11h30 : Assemblée générale dans la salle de théorie au bâtiment principal.

A partir de 13h00 : Un déjeuner sera organisé. Les coûts sont à la charge des participants.

Pour des raisons d'organisation nous vous prions de vous inscrire à l'aide du formulaire qui se trouve sur la page www.aopa.ch.

Nous prions les pilotes de respecter les règles locales. Merci d'avance.

Meilleures salutations et à bientôt,
AOPA Switzerland

Au nom du comité

Daniel Affolter, Président

Contenu

Editorial	5
Nouvelles & Manifestations	6
Reportage : 4ème partie du voyage à l'autre bout du monde avec un Cessna 206	8
Informations de l'AOPA	14
Portrait d'un membre	16
Vie aéronautique en Suisse : FSS	18
Carte Blanche : Swiss Aviation Examiners (SAE)	19
International News & IAOPA	20
AOPA : activités	22
Petites annonces	24

Impressum

Éditrice
AOPA Switzerland
Albisriederstrasse 252a
8047 Zürich
044 450 50 45
office@aopa.ch
www.aopa.ch

Rédaction & Traduction
Agora Schweiz
Viaduktstrasse 93
8005 Zürich
kommunikation@aopa.ch (Rédaction)
Patrick Deville
pcmdeville@gmail.com (Traduction)

Mise en page & Impression
Fineprint AG
Albisriederstrasse 252A
8047 Zürich
044 388 70 90
info@fineprintag.ch
www.fineprintag.ch

Tirage 3'800 ex.

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.

« L'AOPA Switzerland défendra vos intérêts de toutes ses forces cette année aussi. »

Daniel Affolter, Président du comité de l'AOPA Switzerland

Des décisions majeures et importantes sont attendues pour l'aviation générale – en Suisse également. (Photo : Alev Takil / Unsplash)

Editorial

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

Des changements importants et de portée majeure attendent l'aviation générale en 2020. Plus qu'au cours des années précédentes, l'aéronautique de loisir risque de devenir le jouet de la politique et de servir de paratonnerre et de diversion pour beaucoup. Sans expertise et sans états d'âme, les gens nous montrent du doigt et nous accusent de beaucoup de maux de ce monde. Mais nous ne nous laisserons pas mettre de côté et l'AOPA Switzerland défendra vos intérêts de toutes ses forces cette année aussi.
Outre son engagement dans la politique et parmi les autorités, 2020 sera une année intéressante pour l'aviation. Cela a commencé par le traditionnel Flight Safety Seminar en février, se poursuivra avec notre assemblée générale du 20 juin à Birrfeld et se terminera cette fois par un Fly-Out tout particulier de dix jours, à la fin du mois d'août, vers des régions (aéronautiques) inconnues. De l'Estonie (Brest) vers la Russie (Saint-Pétersbourg, Novgorod, Moscou, Toula, Brysansk, Minsk) jusqu'à la Biélorussie (Brest). En tant que membre de l'AOPA Suisse, vous pouvez participer à ces activités à un tarif réduit. Si vous n'êtes pas encore membre, vous pouvez inscrire à l'adresse suivante : www.aopa.ch. Vous bénéficierez des activités et du matériel d'information ainsi que d'une couverture d'assurance unique et de réductions.

Que signifie le changement climatique pour les pilotes ?

Le changement climatique est un sujet qui actuellement préoccupe beaucoup l'ensemble de la population. Régulièrement, on considère le vol comme la racine du mal. L'article de la page 14 est consacré à ce sujet : *« Tout le monde peut être en colère, c'est facile. Mais se mettre en colère contre la bonne personne, dans les bonnes proportions, au bon moment, pour la juste cause et de manière appropriée, c'est plus difficile ».* Ce que le philosophe grec Aristote a écrit il y a plus de 2000 ans, est tout aussi vrai aujourd'hui. Le changement climatique est là et il doit être pris au sérieux et doit être combattu, là où c'est nécessaire et efficace. Ces dernières années, 2,5 % des émissions mondiales de CO_2 ont été causées par l'aviation commerciale. La recherche et la technique étudient les moyens de réduire ces émissions. Dans le même temps, il est important d'unir nos forces pour parvenir à réduire les 97,5 % d'émissions de CO_2 restantes, causées par exemple par les centrales au charbon, le trafic automobile et le transport de marchandises, les croisières, l'élevage de bétail et le défrichement des forêts tropicales. ●

Daniel Affolter
Président du comité
de l'AOPA Switzerland

Nouvelles & Manifestations

AERO Friedrichshafen

L'Aero à Friedrichshafen 2020 a dû être repoussée. Plus d'informations ici: www.aero-expo.com/aero-en/

20 juin : 56e assemblée générale à Birrfeld

Inscrivez-vous ! Toutes les informations se trouvent dans l'annonce de la page 2 de ce numéro. L'AOPA Switzerland accueille ses membres avec un super programme et du temps pour se réunir et échanger des idées.

Fly-Out 2020 : via l'Estonie vers Moscou

Le lundi 24 août 2020, le Fly-Out de l'AOPA Switzerland débutera à Tallinn – pour la première fois pour une durée de dix jours. Il conduira les participants à Moscou via Tallinn, Saint-Pétersbourg et Novgorod. Le chemin du retour passera par Toula, Briansk, Minsk et Brest (Biélorussie). Pour ce voyage prolongé, nous serons amenés à voyager pendant dix jours : le départ de Brest, dernière destination du Fly-Out, aura lieu le mercredi 2 septembre. Ainsi, le temps de vol et de séjour peut être pleinement apprécié. En coopération avec l'AOPA Russie, le Fly-Out est en cours de concrétisation. Veuillez-vous inscrire ! Le nombre d'avions pour le Fly-Out est limité à 20. Les membres et les personnes enregistrées recevront une notification dès que le formulaire d'inscription sera disponible. De plus amples informations sont également disponibles sur le site web (www.aopa.ch).

Projet pilote avec le biocarburant

Dans le cadre du WEF et d'après l'aéroport de Zurich, un avion d'affaires a été pour la première fois ravitaillé en kérosène écologique, produit à partir de déchets et d'huiles usagées. Cette opération réalisée à l'aéroport de Zurich pendant le WEF était un projet pilote en coopération avec Jet Aviation. Le kéro-

Cette année, l'AOPA Switzerland a planifié son Fly-Out à partir du 24 août via Tallinn, Saint-Pétersbourg et Novgorod vers Moscou. Sur la photo : En approche vers Moscou, Michael Green / Unsplash.

sène durable n'était disponible que pour les avions d'affaires. Selon l'aéroport, cela devrait également être possible à long terme pour les avions de ligne et les charters. Bien que le biocarburant soit environ trois fois plus cher que le kérosène fossile, cela permet de réduire le bilan de CO_2 jusqu'à 80 % – mais uniquement s'il est produit à partir de déchets et non pas cultivé dans ce but. Cependant, cela ne suffit pas. En outre, l'importation de kérosène durable est encore coûteuse et les procédures ne sont pas encore standardisées. Les scientifiques voient plutôt des solutions possibles avec du carburant produit à partir de la lumière du soleil et de l'air qui serait complètement neutre en CO_2. Selon des chercheurs de l'EPF de Zurich, il serait théoriquement possible de couvrir ainsi la totalité des besoins en carburant du trafic aérien : il faudrait pour cela une installation solaire de la taille de la Suisse, par exemple dans les déserts.

Radio en langue nationale locale

En Suisse, les pilotes privés sont autorisés à utiliser à nouveau leur langue nationale locale pour les vols à vue sur les aéroports régionaux et ne sont pas obligés d'utiliser le jargon anglais. Suite au Conseil national, le Conseil des États a également supprimé la disposition « English Only » de la loi sur l'aviation lors de sa session de décembre. L'AOPA Switzerland salue cette décision.

Conseil national : redevance sur les vols à partir d'une masse au décollage de 5,7 tonnes

Une redevance sur chaque vol privé au départ de la Suisse ne devrait être due qu'à partir d'une masse au décollage de 5,7 tonnes. La Commission du Conseil national en a décidé ainsi lors de la session d'hiver. L'aviation légère doit être exonérée de la taxe sur les vols, comme l'a demandé Thomas Minder, membre du Conseil des États. L'effort nécessaire pour collecter la taxe est disproportionné compte tenu des coûts généralement faibles de ces vols, déclare le président de la Commission, Bastien Girod. Pour les jets privés de plus de 5,7 tonnes, la commission préliminaire du Conseil national a considérablement augmenté le montant maximum par rapport à la proposition du Conseil des États, qui prévoit une taxe uniforme de 500 francs : la taxe sur les vols au départ de la Suisse, devrait être de 500 à 5'000 francs au maximum, en fonction du poids. Le prélèvement sera perçu directement auprès de l'exploitant de l'aéronef. ●

Dans le cadre du WEF et d'après l'aéroport de Zurich, un avion d'affaires a été pour la première fois ravitaillé en kérosène écologique, produit à partir de déchets et d'huiles usagées. (Photo : Claudio Schwarz / Unsplash)

Reportage : Comment vole-t-on de l'autre bout du monde ?

Voici la quatrième et dernière partie du rapport sur les expériences de vol du directeur de l'AOPA lors de l'Assemblée mondiale de l'IAOPA en Nouvelle-Zélande. Dans les trois premières parties, Philippe Hauser a parlé de son odyssée depuis l'obtention de l'autorisation officielle de voler jusqu'aux particularités de son voyage de Hamilton à Queenstown et de son exploration de l'île du Sud.

Le jour du départ de Queenstown se rapproche. Maintenant, l'adieu à ma « Homebase », Frankton, approche ainsi que le temps pour un dernier vol. Comme première destination, j'ai choisi Omaka, un aérodrome non contrôlé à l'extrémité nord de l'île du Sud, à proximité immédiate de l'aéroport de Woodbourne. La nature intacte que l'on pouvait voir depuis le cockpit du C206 était fascinante. À intervalles réguliers, je vérifiais la trajectoire de vol, scrutais le ciel et vérifiais les paramètres du moteur. En plus de ces vérifications systématiques pendant le vol, l'éventualité d'un atterrissage d'urgence dans le cas d'une panne moteur soudaine en faisait également partie.

> « La nature intacte que l'on pouvait voir depuis le cockpit du C206 était fascinante. »

Hanmer Springs est un aérodrome qui semblait être atteignable en vol plané, depuis la position actuelle. Et comme par hasard, 30 secondes après cette vérification en cours de route, le « Master Caution » a émis un son strident qui donnait la chair de poule. Un coup d'œil sur l'écran du G1000 indiquait que je n'avais plus de pression d'huile. Est-ce une de ces urgences qui ont toujours été si méticuleusement planifiées ? Je n'ai jamais eu une urgence technique de ce genre malgré mes milliers d'heures de vol, mais à mon grand étonnement, je me suis comporté exactement comme on me l'a appris à le faire et comme je l'ai enseigné à mes élèves. Une pression du doigt pour couper le pilote automatique, couper les gaz, tourner à gauche et préparer l'approche de l'aire d'atterrissage d'urgence précédemment repérée. J'avais également déjà sélectionné la fréquence de cet aérodrome. Tout cela n'a pris que quelques secondes. J'ai été étonné de voir, à quel point je réagissais automatiquement. Avant même d'envoyer un message radio, j'ai vérifié les autres paramètres du moteur et j'ai été surpris de constater que la température d'huile était complètement dans le vert. Cela m'a immédiatement fait soupçonner que la basse pression d'huile pouvait être un message d'erreur du système. Le moteur tournait également silencieusement et tout à fait normalement. J'ai donc procédé à une réinitialisation du Garmin 1000 et pris le temps nécessaire. En fait, après la réinitialisation la pression d'huile a retrouvé des valeurs normales, ce qui m'a permis de poursuivre le vol. Par conséquent, cette alarme n'est plus apparue.

J'approchais bientôt de la région d'Omaka et je me suis annoncé par radio. Des planeurs et un avion remorqueur étaient en vol. Après un bref contact, nous nous

Un Bristol 170 sur l'aérodrome d'Omaka. (Photo: Philippe Hauser)

sommes quittés, comme c'est le cas sur tous les aérodromes non contrôlés. Sur l'aérodrome, il y a un musée de l'aviation très bien aménagé avec deux salles.

Ma destination pour la journée était Gisborne, une petite ville sur la côte est de l'île du Nord. Là, j'ai également réservé un Airbnb. Omaka ne devait servir que d'escale technique pour faire le plein. Mais aujourd'hui, la loi de Murphy s'est encore confirmée en nous mettant des bâtons dans les roues: la station à essence ne fonctionnait pas. Et comme c'était le dimanche de Pâques, il n'y avait aucune possibilité de trouver une personne responsable, pour remettre la station-service en marche. J'ai donc été obligé de faire une halte supplémentaire à Napier.

Cinq minutes après le décollage, j'étais au-dessus de la mer entre les deux îles principales et j'ai contourné la CTR de Wellington. Ceci par un temps absolument magnifique et sans vent. Tout simplement fantastique. L'île du Nord a des buttes beaucoup plus profondes que l'île du Sud, où j'ai passé les deux dernières semaines. Ce qui n'a pas changé, ce sont les énormes troupeaux de moutons qui dominaient le paysage presque partout en Nouvelle-Zélande. Napier était relativement facile d'accès, malgré le grand nombre d'avions de ligne et le trafic de l'aviation générale et la station d'essence était facile à trouver. L'avion a été rapidement ravitaillé en carburant et la préparation du vol adaptée.

« Au FL 80 seulement, le grondement s'est atténué et au FL 95 tout était calme. »

Gisborne est le seul aéroport sur lequel une voie ferrée traverse la piste principale. Je voulais voir ça de plus près. Malheureusement, le vent soufflait du sud, alors j'ai dû atterrir sur la partie nord de la longue piste, qui ne traversait pas les voies. Le lendemain, j'ai eu la chance que le vent tourne ce qui m'a donné la possibilité de remonter la piste en traversant les voies. J'ai planifié mon parcours le long de la côte pour admirer les beautés de ce paysage préservé au nord-est de Gisborne. Mais des nuages bas m'ont bientôt obligé

à quitter la côte pour me diriger à l'intérieur des terres. Il y avait aussi un peu de vent, qui après deux minutes, est devenu plus fort puis rapidement franchement inconfortable. En raison de la structure de l'espace aérien et des nuages qui s'étaient entre-temps disloqués, j'ai décidé de monter vers des couches d'air plus calmes. Au FL 80 seulement, le grondement s'est atténué et au FL 95 tout était calme, mais avec une composante de vent de face d'environ 45 kts.

Ma destination aujourd'hui était Whitianga, un aérodrome non contrôlé situé dans une baie avec une piste en herbe de plus de 1500 mètres. Plus je m'approchais de ma destination, plus la composante du vent faiblissait, ce que je pouvais lire confortablement sur l'écran du G1000 – l'un des nombreux avantages des réalisations électroniques actuelles pour l'aviation de plaisance. Une fois de plus, la Nouvelle-Zélande s'est avérée être un pays très exposé au vent, où la force et la direction du vent peuvent changer très rapidement. Mon expérience du vol en montagne s'est aussi avérée très utile dans ce pays du Pacifique.

L'approche de Whitianga s'est déroulée normalement. Je me suis rendu en taxi à la petite ville de Whitianga. Je me suis promené en ville, ce qui m'a tout d'abord conduit à la magnifique promenade de la plage, avant de trouver un bar en plein centre-ville, qui était apparemment principalement fréquenté par les indigènes. Là, je me suis installé pour un bon steak d'agneau et une grande bière.

Le lendemain, j'ai remarqué lors de la visite pré-vol, sur le côté droit que le carénage de roue et le dessous de l'aile du VZM étaient complètement décolorés en bleu. Pas étonnant, car de l'essence s'écoulait par la vanne de purge. Toutes les tentatives pour remédier à cette situation ont échoué. De plus, il n'y avait pas de mécanicien sur l'aérodrome. Il n'y avait aucun risque direct pour la sécurité. J'ai néanmoins décidé de continuer mon vol, car il existe de nombreuses sociétés de maintenance à Whangarei, l'aérodrome de destination d'aujourd'hui. Le vol prévu me conduira au-dessus de la Grande Barrière jusqu'à la pointe nord de l'île du Nord, puis vers le sud via Kerikeri jusqu'à Whangerei. Après avoir décollé dans un

À l'extrémité nord de l'île du Sud, avant le survol en direction de Wellington. (Photo : Philippe Hauser)

ciel bleu intense, je me suis dirigé le long de la côte est en direction de la Grande Barrière. D'innombrables petites îles se trouvent au large, semblables à la côte dalmate de la mer Adriatique. La Grande Barrière est une grande île de près de 300 km^2 qui ne compte qu'environ 1000 habitants, dont les revenus proviennent principalement du tourisme local. Mais l'île offre également les moyens de subsistance parfaits pour de nombreux animaux.

J'ai décidé de faire une petite promenade sur cette île. Le conducteur d'une voiture que j'ai croisée m'a salué. Je l'ai salué à mon tour, pensant qu'il m'avait pris pour quelqu'un d'autre. Mais le conducteur suivant a fait de même – tout le monde me saluait et en regardant de plus près, j'ai remarqué que tout le monde se saluait. Comme Crocodile Dundee dans ses films. C'est formidable de voir, à quel point c'est différent ici, sur une île un peu isolée. Au coin d'une rue, j'ai pu acheter une glace et je suis retourné à l'aéroport. Là aussi, il existe également une offre considérable de vols commerciaux non seulement vers Auckland, mais aussi vers la capitale Wellington ou vers Christchurch.

L'île du Nord se rétrécit vers le nord jusqu'à atteindre le point le plus septentrional. L'approche de Kerikeri était particulière alors que des parachutistes et un ATR42 d'Air New Zealand étaient en route au même moment. Je me suis aligné en séquence. Kerikeri est une localité plus importante dans la région. En fait, j'ai atterri là-bas juste pour faire le plein.

L'approche de Whangerei était excitante et belle. La route mène de l'est vers la mer et au-dessus de l'immense port. Avec le soleil couchant ce fut une expérience formidable. L'atterrissage sur le grand aérodrome, lui aussi non contrôlé, a été parfait. Sur le taxiway, j'ai remarqué de nombreux hangars et j'ai également vu un atelier, dans lequel apparemment on travaillait encore. Je me suis donc garé sur l'herbe à proximité afin de remédier à mon problème de vanne de purge défectueuse. J'ai rapidement trouvé un mécanicien. Il m'a aidé immédiatement, s'est rendu au magasin et il est revenu avec quelques valves à la main. Le remplacement s'est déroulé si rapidement que seul un peu d'essence s'est échappé. Après cela, tout est redevenu étanche. Le joint torique,

Iles en amont au sud de Whitianga. (Photo : Philippe Hauser)

dit-il, est un point faible de ces valves. Quand j'ai voulu payer la réparation, il a refusé d'un geste de la main en me remerciant. Je lui ai même demandé plusieurs fois d'accepter au moins un pourboire. Il voulait seulement dire qu'il était honoré de pouvoir aider un pilote étranger. Quelle attitude!

Le vol vers Ardmore m'a amené sous la TMA d'Auckland, au-dessus des routes VFR spécialement sélectionnées. Voler librement, comme j'en avais fait l'expérience tous les jours précédents, était terminé. Ma bonne préparation de vol m'a aidé à trouver la route à travers la structure de l'espace aérien. Après 45 minutes de vol, j'ai fait mon dernier atterrissage avec le VZM.

Lorsque j'attendais mon taxi dans le foyer de l'aéroclub d'Auckland, un peu de mélancolie est apparue. J'ai repensé à mes vols. J'aurais aimé rester en Nouvelle-Zélande beaucoup plus longtemps et j'aurais pu entreprendre encore plus de vol à bord de l'excellente machine VZM. Eh bien, tout a une fin – même les aventures aériennes en Nouvelle-Zélande. Au total, j'ai effectué 21 vols après le vol de contrôle, pour un total de 25 heures et 25 minutes de vol. Mes efforts pour louer un avion et explorer la Nouvelle-Zélande, ont été récompensés. Je remercie chaleureusement tous ceux qui m'ont aidé à réaliser mes projets. Un pilote n'oublie jamais de telles expériences. ●

Mein Fluglehrer staunte nicht schlecht...

Es war ein Tag, wie er fürs Fliegen nicht schöner sein könnte. Ideal, um endlich unseren lang ersehnten Flug übers Jungfraujoch und den Aletschgletscher nach Sion in Angriff zu nehmen.

Mein Fluglehrer machte mir gerade klar, dass man das ATIS in Sion leider nicht empfangen könne, bevor man den dortigen Tower aufrufe, denn die Berge seien im Weg. Ich sagte „kein Problem“, drückte auf den Bluetooth-Knopf meines neuen BOSE-A20-Headsets und sagte meiner Smartphone-Assistentin, sie solle den Kontakt „ATIS Sion“ anrufen.

BOSE A20 mit Bluetooth
CHF 1125.—
sofort lieferbar

Eine Minute später konnte ich meinem Fluglehrer stolz berichten: „Wir haben Information Tango, das QNH ist 1023, Piste 25 ist aktiv.“
Mein CFI hatte davon nichts mitbekommen und staunte Bauklötze. Und bei unserem nächsten Flug teilte er mir mit, er habe sich auch so ein A20 beschafft, natürlich bei...

KNIEBRETT.CH

Informations de l'AOPA : Stupidité législative contre climat

Le vieux avant le neuf – incompréhensible, mais vrai : les avions modernes, excellents sur le plan aérodynamique, sont aujourd'hui soumis à des restrictions importantes. En revanche, les avions gourmands en carburant et dont l'aérodynamique est dépassée ne sont pas soumis à ces restrictions et sont donc privilégiés. Le président de l'AOPA Switzerland, Daniel Affolter, préconise de mettre fin aux procédures actuelles et de créer des certifications modernes, efficaces et respectueuses de l'environnement.

Daniel Affolter, Président de l'AOPA Switzerland

Lorsque j'ai pu pour la première fois conduire une voiture légalement il y a près de 50 ans, chaque nouvelle voiture devait encore être « rodée » avec des performances réduites du moteur. Après environ 5'000 km, la première visite à l'atelier était prévue pour les vérifications du moteur et la vidange. La raison en était que les moteurs installés avaient des tolérances plus importantes au niveau des composants (comme les pistons), et qu'il fallait parfaire l'état des surfaces des pièces neuves du moteur. La première huile (huile de rodage) était plus fine et permettait de mettre en place et ajuster toutes les pièces en mouvement les unes aux autres (segments neufs sur les parois des cylindres). Aujourd'hui : il n'y a aucune restriction pour le moteur dès le premier kilomètre et le premier service est généralement prévu après plus de 30'000 km. Aujourd'hui, les moteurs sont construits avec une telle précision qu'il n'y a pratiquement plus de serrage de moteur.

« De nouvelles méthodes de production sont également utilisées dans l'aviation, mais elles conduisent rarement à une certification moderne. »

Et dans le monde de l'aviation ? De nos jours, de nombreux moteurs d'avion toujours utilisés datent de la vieille époque mentionnée ci-dessus. Certifiés, selon une procédure simple à l'époque, ils font encore leur travail aujourd'hui. Gros et massif, et par conséquent généreux en termes de consommation de carburant et de bruit. De nouvelles méthodes de production similaire à celles du moteur automobile, sont également utilisées dans l'aviation, mais elles conduisent rarement à une certification moderne. Aujourd'hui, non seulement tout ce qui est utilisé doit être parfait, mais tous les cas d'erreur concevables et inconcevables sont imaginés sur le papier, base sur laquelle, la procédure de certification est édictée. Il en résulte une certification des moteurs qui est techniquement et administrativement si complexe, coûteuse, longue et lourde que pratiquement aucun fabricant de moteurs ne prend en charge ces coûts pour produire un nouveau moteur ou le perfectionner. En outre, le marché est trop petit pour répartir économiquement les coûts encourus sur le nombre de moteurs.

« Les appareils plus anciens, consommateurs de carburant sont privilégiés (…). » (Photo : Herry Sutanto / Unsplash)

En termes simples, il existe aujourd'hui deux normes pour les aéronefs de l'aviation générale. Les avions certifiés au niveau international (grosso modo, ceux dont la MTOM est supérieure à 700 kg), qui sont autorisés pour les vols internationaux sans restrictions et les avions certifiés au niveau national (généralement en dessous de ce poids, sauf s'il existe d'autres raisons), qui sont autorisés pour les vols nationaux et pour les vols internationaux seulement lors de circonstances aggravantes. La principale différence est que les avions nationaux (tels que les ULM et similaires) peuvent utiliser des composants non certifiés, tels que les moteurs. Rotax est un de ces moteurs : fiable, léger, économe en carburant, silencieux et puissant. Mais comme il n'est pas certifié, il ne peut pas être utilisé dans des avions certifiés au niveau international. La conséquence est que les avions modernes, légers et aérodynamiques sont soumis à des restrictions incompréhensibles en termes de vol, alors que les avions plus anciens, lourds, consommateurs de carburant et obsolètes en ce qui concerne l'aérodynamique, sont privilégiés et ne sont pas soumis à ces restrictions. Le vieux avant le neuf : incompréhensible mais vrai.

« Cela permettrait la consommation de carburant. »

Si les politiciens veulent vraiment faire quelque chose pour l'environnement, la première étape serait une révision rigoureuse des règles de certification, en supprimant les procédures compliquées et coûteuses existantes et en ne créant que des procédures de certification simples, efficaces, modernes et respectueuses de l'environnement. Cela permettrait non seulement de réduire le bruit, mais aussi et surtout la consommation de carburant. Mais justement : cela ne fera pas les gros titres, alors je continue à rêver d'un monde idéal. ●

Dans le prochain numéro, nous nous pencherons sur la série de numéros 42:24:19:8:7.

Portrait d'un membre

Voir le monde d'en haut depuis un petit avion, c'est comme si vous survoliez un modèle réduit Märklin : C'est ce que fascine Pierre-André Dufour, officier de liaison AOPA d'Yverdon-les-Bains (LSGY), au sujet de l'aviation. Il donne un aperçu de sa motivation et des défis qu'il a relevés pour l'aviation générale.

Pierre, tu es officier de liaison de LSGY Yverdon-les-Bains. Qu'est que cet aérodrome a de particulier pour toi ?
Comme j'habite à Yverdon-les-Bains, l'aérodrome de cette ville est celui où je me rend le plus souvent, même si je suis membre de deux autres aéroclubs. C'est donc celui où j'ai le plus d'activité et où je rencontre le plus de personnes.

Entre autres activités, je fais partie d'un petit groupe qui assure une permanence les samedis et dimanches de la belle saison pour l'accueil des visiteurs, l'aide au parking, l'information à la radio, des procédures de douane, etc.

« J'ai rêvé d'être pilote comme tous les petits garçons. »

Qu'est-ce qui t'a amené à faire de l'aviation ?
J'ai rêvé d'être pilote comme tous les petits garçons. Mais la véritable envie m'est venue un jour que j'étais en avance à Genève-Cointrin pour prendre un vol vers l'Afrique où je travaillais alors. Pour patienter, j'ai fait un vol passager dans un Cessna. De voir le monde d'en haut depuis un petit avion comme si on survole une maquette Märklin, cela m'a fasciné et j'ai décidé alors d'apprendre à piloter. Je n'ai pas pu le faire en Afrique mais je l'ai fait dès mon retour en Suisse en 1980.

Quel avion est-ce que tu pilotes et combien d'heures de vol as-tu ?
Je vole encore parfois sur le Piper J3 (L-4) Cub sur lequel j'ai appris à voler, mais je préfère le Piper PA18-150 Super Cub. Ces deux avions sont lents et me laissent le temps, tout en surveillant l'espace aérien, de voir le paysage des deux côtés, puisque c'est ma motivation profonde de voler. Je vole aussi sur Piper PA28-236 Dakota et Robin DR400 pour les avions terrestres. Je vais de temps en temps à Côme faire de l'hydravion où je vole sur Cessna 172 hydravion et Piper Super Cub amphibie. En bientôt quarante ans de vol, je suis arrivé à 1318 heures de vol.

Quelles sont tes préoccupations concernant l'aviation générale à ta région ?
Nous avons encore une immense liberté mais la poussée des Verts dans l'hystérie climat me fait craindre des restrictions toujours plus sévères, même si la taxe folle de Thomas Minder sur les vols privés n'est pas appliquée aux petits avions d'aéroclubs.

« Je vole encore parfois sur le Piper J3 (L-4) Cub sur lequel j'ai appris à voler (...). »

Quel est ton meilleur souvenir aéronautique ?
Je ne fais plus de voyage à l'étranger avec des petits avions mais quand je voyage en voiture, en train ou dans les avions de ligne, j'essaye de trouver un aéroclub local et de faire un vol avec un instructeur pour survoler la région de mon lieu de vacances. Un jour que j'étais à Heringsdorf sur l'île de Usedom, je n'ai eu à faire que deux tours de piste avec un instructeur et on m'a laissé partir tout seul avec un Cessna 172 jusqu'à Rügen. Je suis encore surpris de cette facilité. ●

Pierre-André Dufour
ALO Yverdon-les-Bains

Luftfahrzeuge sind bei uns **sicher** versichert.

Offizieller Versicherungspartner der AOPA

glausen + partner
Luftfahrt

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

Vie aéronautique en Suisse : FSS

Séminaire Flight Safety 2020 à Windisch/Brugg

Cette année, 153 personnes s'étaient inscrites au séminaire Flight Safety de l'AOPA qui se déroule à la fin de chaque mois de février, et ce malgré la météo magnifique propice à un vol ce jour-là.

Le directeur de l'AOPA, Philippe Hauser, a ouvert le séminaire à 9 heures précises et a accueilli des membres venus de l'Engadine, du Valais, de Suisse romande et du Tessin. Daniel Affolter, le président de l'AOPA, a ensuite encouragé l'assistance à participer au sondage organisé conjointement par la GAMA et l'AOPA Allemagne en vue de saisir des données GA 2020. Dans la foulée, Chrigel Markoff, pilote originaire de Nidwald et membre de l'AOPA, a décrit de manière impressionnante et minutieuse son accident survenu près de Francfort et a partagé ses connaissances avec le public. Philipp Perren, lui aussi membre de l'AOPA, a alors dispensé son exposé « Die Sache mit dem Grenzübertritt » (en français : ce qu'il faut savoir sur les vols transfrontaliers) dans le suspense général : des connaissances spécifiques permettent d'éviter de nombreux pièges à la douane. Encore faut-il les maîtriser. Un bref vote initié par Wolfgang Oestreich a permis d'expliquer aux personnes présentes le passage de Jeppesen FliteDeck VFR à ForeFlight avant le repas de midi et l'exposition dans l'atrium.

Dans l'après-midi, Gianmario Giacomelli et Ronald Meier, de l'OFAC, ont mis en évidence les conséquences du nouvel EASA Part M Light pour les pilotes et pour les propriétaires d'avions. Philippe Hauser a ensuite exhorté les personnes présentes à faire tout leur possible pour éviter toute nouvelle violation de l'espace aérien. Daniel Affolter, le président de l'AOPA, a alors abordé la thématique habilement présentée des « Poursuites pénales : ce qui se cache derrière la GA », un tout nouveau sujet pour de nombreux membres de l'assistance qui fera certainement encore beaucoup parler de lui. Ce séminaire de sécurité aérienne parfaitement réussi qui a réuni de nombreux aviateurs satisfaits a pris fin à 16h45. Le prochain séminaire aura lieu pendant la deuxième quinzaine du mois de février 2021 en Suisse alémanique et le 14 novembre 2020 en Suisse romande à Lausanne.

Impression du séminaire Flight Safety 2020. Photo : Philippe Hauser.

Carte blanche

Pour les examinateurs, les écoles de pilotage, les instructeurs de vol et les candidats : le nouveau *Guide de l'examinateur,* mis à jour et simplifié, a été publié. C'est ce que le représentant du « Swiss Aviation Examiners » (SAE), Philippe Hauser a annoncé.

Il y a de nombreuses années, alors que l'adoption légale des JAR a complètement bouleversé le système des examens, l'OFAC a publié une sorte de manuel qui a servi de référence aux examinateurs de vol moteur. Au début, il ne faisait que sourire, mais rapidement, le *Guide de l'examinateur* est devenu un instrument indispensable pour tous les examinateurs et a été établi en conséquence. L'un des principaux défis de l'OFAC en la matière était toutefois la mise à jour régulière de ce précieux outil. Ces dernières années en particulier, rien n'a fonctionné, c'est pourquoi nous, du SAE, avons souligné à plusieurs reprises ce manque d'information.

L'OFAC a maintenant complètement restructuré le *Guide de l'examinateur,* légèrement rebaptisé et en a simplifié son application. À la mi-janvier, nous avons pu éditer la version bêta et apporter de nombreuses corrections, suggestions et ajustements, dont la plupart ont été mis en œuvre avec gratitude par l'OFAC. Le nouveau *Guide de l'examinateur* a été officiellement publié – dans les délais promis. Nous tenons à remercier tous les responsables pour la prestation fournie.

Toutefois, le *Guide de l'examinateur* n'est pas seulement un outil pour les examinateurs, mais contient également des informations utiles pour les écoles de pilotage, les instructeurs de vol et les candidats. Le guide fournit de précieux détails sur la préparation aux examens qui contribuent à assurer le bon déroulement du processus d'examen. Nous recommandons particulièrement aux écoles de pilotage et aux instructeurs de vol de lire les sections pertinentes du guide et d'en informer les candidats. Ce guide est disponible sur le site de l'OFAC et s'intitule GM/INFO – Guide d'examen AEROPLANE. ●

« Toutefois, le Guide de l'examinateur (...) contient également des informations utiles pour les écoles de pilotage, les instructeurs de vol et les candidats. »

NEWSDESK

AOPA Live Stream Webinars

Did you know that AOPA regularly hosts webinars? They range on a wide variety of aviation-related topics, from aircraft purchasing and ownership, medical topics, international flying and more. It will allow you to expand your knowledge and get in touch with aviation experts all over the world. Browse the selection online here: www.aopa.org/training-and-safety/online-learning/aopa-webinars.

New Chief to lead Women in Aviation International

Allison McKay is one successful woman in aviation with more than 20 years of experience at aviation and aerospace companies. She's been tapped to now lead Women in Aviation International. Read the full report from Alyssa J. Cobb here: www.aopa.org/news-and-media/all-news/2020/february/13/new-chief-to-lead-women-in-aviation-international.

IAOPA 2020 World Assembly Registration now open

The registration portal for the IAOPA 2020 World Assembly, being hosted by the Canadian Owners and Pilots Association (COPA), is open for business. General aviation leaders from all over the world will gather in cosmopolitan Montreal, the aeronautical capital of the Americas, June 29 to July 3rd 2020. It is the 30th gathering of the IAOPA board and is set to be one of the most entertaining as well as informative events that has been hosted. Visit www.iaopa2020.com for more information.

Pilatus PC-24 Completes rough field certification

Pilatus Aircraft announced that its PC–24 twinjet has been approved for takeoffs and landings on grass, wet earth, and snow-covered surfaces, bringing a multi-year rough-field certification campaign to

Allison McKay, Photo Courtesy of WAI.

a successful conclusion. Read more here: www.aopa.org/news-and-media/all-news/2020/february/13/pilatus-pc24-completes-rough-field-certification.

Are impacts from bad weather underestimated in aviation accidents?

Weather is often cited as a cause or a contributing factor in aviation accidents. One study on general aviation accidents in the U.S. suggests that weather accounts for at least 35 percent. The most deadly weather hazard category for general aviation is ceiling, visibility and precipitation, John Roach from AccuWeather reports on the topic: www.accuweather.com/en/weather-news/are-impacts-from-bad-weather-underestimated-in-aviation-accidents/672277.

AOPA North Macedonia and AOPA Nigeria newest IAOPA affiliates

The Board of the International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA) has approved full membership for AOPA North Macedonia and AOPA Nigeria. The two additional IAOPA Affiliates brings the total number of member countries to 81.

The BBC reports on an all-electric propulsion engine

Can a small Canadian airline show the industry an environmentally safe way of flying? Diane Selkirk from the BBC dug through this question. She did research about an all-electric propulsion engine built by the technology firm magniX that had been installed in the aircraft over the course of several months. A four-minute test flight (the plane was restricted to flying in clear skies, so with fog and rain closing in the team opted for a short trip) was the first time an all-electric commercial passenger aircraft had taken to the skies. Her report can be read here: www.bbc.com/future/article/20200211-the-electric-plane-leading-a-revolution.

New online Pilot Information Center

Ask just about any aviation-related question: The new online Pilot Information Center will get you an answer and resources. Go visit https://pic.aopa.org/home.

Airbus Airliner A319: First successful refurbishment

The refurbishment on an Airbus Airliner A319 of a Swiss airline for the first time was announced by AMAC Aerospace in the beginning of this year. Details here: www.amacaerospace.com/euroairport-24-january-2020-2/.

Refurbished airliner.
Photo: Courtesy of AMAC Aerospace.

Helfen Sie uns sparen!

Teilen Sie uns bitte Ihre Adressänderung auf der Website www.aopa.ch
per Kontaktformular mit oder direkt per office@aopa.ch.
Ihr AOPA-Sekretariat

Aidez-nous à économiser!

Veuillez nous communiquer des changements d'adresse
sur notre site Web www.aopa.ch ou directement à office@aopa.ch
Votre secrétariat AOPA

L'AOPA – Activités et avantages des membres

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

L'AOPA – Activités et avantages des membres

L'« Aircraft Owners and Pilot Association » (AOPA) compte environ 300'000 membres dans le monde entier. Ce qui en fait le plus grand groupe de défense des intérêts de l'aviation générale. Grâce aux bulletins d'information réguliers de l'AOPA Switzerland, les abonnés recevront à l'avenir des informations supplémentaires sur les développements en Suisse ainsi que des nouvelles et des mises à jour. Les personnes intéressées peuvent s'inscrire sur le site web pour recevoir les bulletins d'information ou envoyer leur adresse électronique à office@aopa.ch, pour ne laisser passer aucune information.

Sur www.aopa.ch, vous pouvez devenir membre et bénéficier des avantages suivants :

- *Couverture d'assurance*
- *Réductions pour les séminaires*
- *Participation aux activités de l'AOPA*
- *Magazine et bulletin d'information*

Souhaitez-vous devenir auteur invité du magazine Position Report ?

Inscrivez-vous par courriel à kommunikation@aopa.ch et faites-nous parvenir vos textes. Vous pouvez également signaler les sujets pertinents qui vous ont manqués jusqu'à présent dans le magazine ou sur les canaux en ligne ! Nous sommes impatients de votre prise de contact.

« Prenez part au Position Report. »