AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Édition 279 – Printemps 2022

Photo: SwissFly Aero LLC

Mein Fluglehrer staunte nicht schlecht…

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

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

BOSE A20 mit Bluetooth
CHF 1125.—
sofort lieferbar

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

KNIEBRETT.CH

Contenu

Éditorial	4
Nouvelles & Manifestations	6
Recherche de pilotes d'essai	8
Information de l'AOPA	10
Interférences 5G	12
Vie aéronautique en Suisse : Avgas sans plomb	16
IAOPA: Results General Aviation Survey 2021	18
International News	20
Petites annonces	22

Impressum

Éditrice :
AOPA Switzerland, Albisriederstrasse 252a, 8047 Zürich, 044 450 50 45, office@aopa.ch, www.aopa.ch
Rédaction & Traduction :
Communication AOPA, kommunikation@aopa.ch (rédaction)
Roland Kaps, roland.kaps@aopa.ch (traduction)
Mise en page & édition électronique :
Fineprint AG, Albisriederstrasse 252A, 8047 Zürich, 044 388 70 90, www.fineprintag.ch

Parution tous les 3 mois

« Position Report » est l'organe de publication officiel pour les membres de l'association AOPA.
Le prix de l'abonnement est inclus dans les frais d'adhésion.

Éditorial

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

La saison de vol 2022 approche à grands pas, deux mois se sont déjà écoulés depuis le début de l'année. Les préparatifs du Flight Safety Seminar FSS battent leur plein, il aura lieu cette année encore de manière virtuelle. Vous en saurez plus dans une newsletter séparée et je me réjouis de vous y rencontrer.

Les travaux pour l'assemblée générale 2022 ont également démarré. Nous prévoyons de l'organiser à nouveau sous forme de rencontre personnelle avec possibilité d'échange le 7 mai à l'aérodrome de Birrfeld.

Nouvelle année, nouveaux problèmes, mais les anciens sont encore ou à nouveau sur la table. Permettez-moi de vous montrer, à l'aide de trois événements, ce qui nous préoccupe et pourquoi – en plus de toute la joie – une certaine frustration me saisit parfois. Vous trouverez un événement ci-dessous et les deux autres – liés à un sondage – plus loin dans les informations professionnelles de l'AOPA.

La semaine dernière, je devais me rendre chez le médecin pour l'examen annuel. A ma grande surprise, j'ai reçu à l'avance le formulaire « Mental Health » à remplir et à apporter. J'ai l'habitude de certains formulaires, même si l'on me demande aujourd'hui des choses qui, il y a peu de temps encore, étaient qualifiées d'absolument « personnelles ». Mais ce formulaire dépasse tout ce que je connais. Les questions posées portent atteinte à la vie personnelle dans une mesure inouïe. L'objectif est de vérifier si les demandeurs sont « mentalement aptes » ou – pour simplifier – « suicidaires » et représentent donc un danger. Le contexte est le crash de German Wings en France. Outre le fait que les pilotes privés sont une fois de plus mis dans le même sac que les pilotes de ligne, aucune des questions qu'il contient ne permet de répondre, même partiellement, à cette question. Tous les médecins que j'ai interrogés à ce sujet n'ont pu que secouer la tête devant tant d'absurdité médicale. Pourquoi donc le service médical de l'OFAC envoie-t-il ce formulaire (bien qu'il en connaisse, j'en suis convaincu, l'abus et l'inutilité) ? Une fois de plus, le problème vient de l'AESA. Après l'accident mentionné, celle-ci a cédé à la pression politique et promis de « remédier » à la situation. Par la suite, on a entendu dire qu'un concours avait été organisé entre les États membres de l'AESA pour savoir qui fournirait le meilleur formulaire, et c'est l'Autriche qui aurait gagné. Dans cette situation, l'OFAC n'a d'autre choix que de jouer au facteur et de transmettre le formulaire tel quel. L'AOPA Switzerland s'engagera en tout cas pour que ce formulaire soit à nouveau supprimé, ou du moins adapté. Peut-être la proposition suivante sera-t-elle utile : tous les politiciens ainsi que tous les collaborateurs de l'AESA

et de toutes les OFAC nationaux doivent remplir le même formulaire une fois par an, afin d'éviter que des personnes psychiquement atteintes ne viennent travailler et ne commettent des méfaits.
Comme vous pouvez le constater, nous ne sommes pas à court de travail, même à l'époque de Corona, et nous nous engageons chaque jour pour vous et pour l'aviation générale. Le fait que nous ne fassions pas de chichis, mais un travail sérieux, vous aide. Quant à savoir si cela sera perçu dans la cacophonie médiatique actuelle, c'est une autre question. Toutefois, nous sommes toujours d'avis que le sérieux aide, le bruit nuit. Aidez-nous, ainsi que tous les autres membres, en attirant à votre tour l'attention de votre cercle sur l'AOPA Switzerland et son travail. Le comité de l'AOPA Switzerland vous en remercie chaleureusement.

Je vous souhaite une belle saison de vol 2022 avec toujours assez d'air sous les ailes.

Daniel Affolter, président du conseil d'administration de l'AOPA Switzerland

« Avgas 100LL : date d'expiration en automne 2024 »

Station-service Avgas à LSPV

Photo : Patricia Siebenmann

News & évènements

Flight Safety Seminars

Lorsque vous lirez ce Position Report, les webinaires auront déjà commencé. Nous avons à nouveau des sujets passionnants et espérons que les discussions seront stimulantes. Pour rappel, voici le programme et les dates, toujours un mercredi, de 1830 à 1930 :

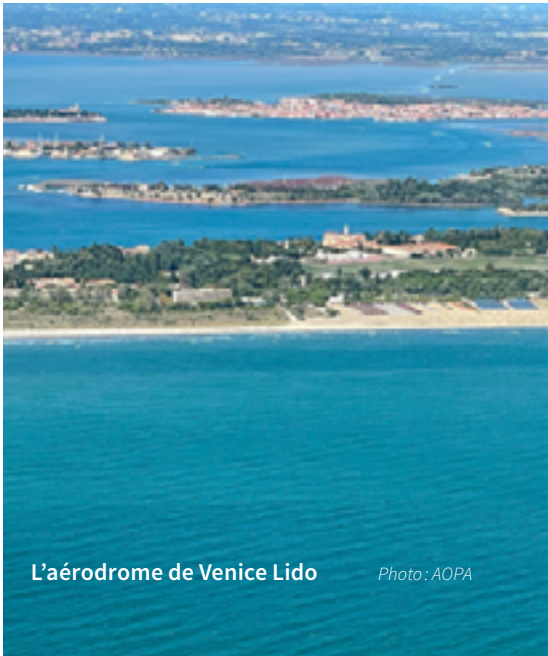
9 mars :
The « Impossible Turn » : est-ce vraiment impossible ?
L'Air Safety Institute de l'AOPA USA a réalisé des essais en vol à cet effet et les a enregistrés dans une vidéo très impressionnante. Nous parlerons avec eux de cette (in)possible courbe d'inversion et répondrons à vos questions.
Remarque : ce webinaire sera probablement réalisé en anglais.
Intervenant : Roland Kaps-Becker, vice-président AOPA Switzerland ainsi qu'un intervenant de l'Air Safety Institut (sollicité).

23 mars :
Simulateurs de formation VFR
De nombreux pilotes préparent leurs vols de navigation sur leur simulateur de vol domestique ou s'entraînent aux procédures et à la voix sur un simulateur professionnel. Le conférencier nous montrera quelles autres possibilités un simulateur ouvre.
Intervenant : Daniel Reynard, opérateur FIS chez Zurich Information et FI à l'aérodrome de Speck Fehraltorf

6 avril :
Nouvelle TMZ ans le nord-est de la Suisse avec veille radio ainsi que l'espace aérien
Une TMZ avec disponibilité auditive est une nouveauté pour la Suisse, mais pas pour Skyguide. Notre directeur général se réunit régulièrement au sein d'un groupe d'experts et de l'OFAC, et il nous en parlera. Il aborde en outre la question de l'espace aérien en Suisse.
Intervenant : Philippe Hauser, CEO AOPA Switzerland
Vous trouverez de plus amples détails sur notre site web AOPA en cliquant sur le **lien suivant**.

Préavis : AG 2022

D'ores et déjà, veuillez noter la date du 7 mai pour la 58e assemblée générale de l'AOPA Switzerland.
En raison de l'évolution favorable actuelle de la situation pandémique, nous organiserons à nouveau l'assemblée générale 2022 sur place. Nous l'organiserons à l'aérodrome de Birrfeld et nous nous réjouissons déjà de la réussite de cette manifestation.



L'aérodrome de Venice Lido *Photo : AOPA*

2022 : Fly Out vers l'Italie

Cette année, l'AOPA Switzerland prévoit un Fly Out dans le sud du 22 au 27 août. Nous espérons pouvoir vous en dire plus à ce sujet dans une prochaine newsletter.

Rencontres Internationales d'Oldtimers à Gruyères (RIO)

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

L'équipe de passionnés d'aviation, organise depuis 2014 des événements en Suisse romande auxquels participent de nombreux avions et véhicules de collection. Il ne s'agit pas d'un meeting aérien, mais d'une rencontre où le public est invité à découvrir des machines d'un autre temps et à interagir avec les équipages, les pilotes et les mécaniciens. Les RIO ont lieu tous les deux ans et attirent des milliers de spectateurs.

Après une pause due à la pandémie, les organisateurs sont heureux d'annoncer la prochaine édition. Pour la première fois sur l'aérodrome de Gruyère LSGT. Entre lac et montagnes, dans une région réputée pour son fromage et son chocolat.

Pour plus d'informations, consultez le site **www.rio.aero**.

Préavis – Temps fort pour les membres de l'AOPA

Patricia Siebenmann, Verantwortliche Kommunikation AOPA Switzerland

Ce printemps, avec un peu de chance et beaucoup de compétences, vous aurez l'occasion de piloter une merveille technologique. Le constructeur d'avions Daher offre à quatre membres de l'AOPA la possibilité de prendre place une fois dans le cockpit du TBM 940 et de décoller pour un moment fort et inoubliable sur le plan aéronautique. L'AOPA immortalisera cet événement et vous, en tant que pilote d'essai, vous en ferez le récit. Comme un vrai pilote d'essai. Ce rapport sera publié dans le prochain Position Report.

Cet élégant bolide des airs est le seul avion turbopropulsé de sa catégorie à proposer le système révolutionnaire HomeSafe, basé sur le système Autoland de Garmin. Si le pilote se trouve dans l'incapacité de voler, le TBM prend le contrôle après avoir appuyé sur le bouton orange et se pose en toute sécurité sur l'aérodrome le plus proche. L'avion turbopropulseur 6 places le plus rapide du monde n'a besoin que d'une longueur de piste de 726 mètres pour le décollage et de 15 mètres supplémentaires pour l'atterrissage. Mais vous n'aurez pas à calculer la

Photo : SwissFly Aero LLC

« Le constructeur d'avions Daher offre à quatre membres de l'AOPA la possibilité de prendre place une fois dans le cockpit du TBM 940 »

performance de manière aussi serrée le jour du test à Saint-Gall Altenrhein. Là-bas, vous disposerez d'une longueur deux fois plus importante.

À propos de Daher

L'année dernière, l'avionneur basé à Tarbes, dans le sud de la France, a fêté son 110e anniversaire. Aujourd'hui encore détenu à 87,5 % par la famille, celui-ci proposait à ses débuts des transports maritimes et des voyages entre San Francisco et Marseille, avant la naissance de l'aviation. En 1911, l'aventure de l'aviation a commencé pour Daher, en collaboration avec le légendaire constructeur Morane-Saulnier.

Le TBM a volé pour la première fois il y a 30 ans, alors sous le nom de Socata TBM 700, et a été mis en service en 1990 en tant que premier appareil monomoteur à turbopropulseur équipé d'une cabine pressurisée et certifié mono-pilote. Celui-ci est encore utilisé aujourd'hui par l'armée française pour des vols de liaison. Son plus grand marché est aujourd'hui les Etats-Unis, où sa flexibilité est appréciée pour pouvoir atterrir sur des aérodromes de petite taille.

Your controls !

Vous ressentez déjà un léger chatouillement dans le ventre et vous voulez maintenant prendre le manche ?

Alors envoyez-nous un bref CV avec les informations suivantes à l'adresse e-mail **testpilot@aopa.ch** :

- Coordonnées personnelles avec numéro de membre AOPA et date d'anniversaire. (Seuls les membres de l'AOPA peuvent participer)
- Expérience de vol (heures, ratings, brevets et autres)
- Motivation à s'inscrire comme pilote d'essai

Formations appropriées :

- PPL, CPL ATPL
- Minimum 1000 heures
- Instrument Rating
- Expérience de vol sur Cirrus est un avantage

Informations techniques concernant Daher TBM 940		
Envergure	42.10 ft	12,83 m
Hauteur	14.29 ft	4,35 m
Longueur	35.22 ft	10,73 m
Envergure du stabilisateur horizontal	16.36 ft	4,98 m
Vitesse maximale	330 kts	611 km/h
Poids maximum au décollage	7.394 lbs	3.354 kg

Position Report et l'avenir de l'AOPA

Daniel Affolter, président du conseil d'administration de l'AOPA Switzerland

Comme nous l'avons annoncé dans l'éditorial, vous trouverez ici les deux autres événements. Ils contiennent également un sondage et nous vous serions très reconnaissants si vous preniez un moment pour y participer. Il s'agit de savoir si le PosRep doit également être publié sur papier, moyennant un supplément.

Papier ou digital ?

Deuxième événement : le **PosRep** sera désormais publié et distribué sous forme d'e-paper (édition électronique) et non plus sous forme papier. Nous vous en avons déjà expliqué les raisons, je me contenterai donc de les résumer : le débat sur la loi sur les médias montrait avec toute la clarté souhaitable que les publications des petites organisations sont soumises à une pression financière massive. Cela vaut également pour la PosRep. La production et la distribution étaient le deuxième poste de dépenses de l'AOPA. Nous avions le choix entre supprimer des prestations comme l'assurance de protection juridique ou augmenter la cotisation des membres d'au moins 50 francs. Ces deux options n'étaient pas envisageables. D'autres facteurs entrent en ligne de compte : la tendance actuelle pour les publications spécialisées est clairement à l'e-paper, le papier journal est un produit de base précieux qui coûte de plus en plus cher et qui devrait être utilisé avec parcimonie et, last but not least, les pilotes revendiquent leur volonté d'être à la pointe de la technique. Ou bien nous viendrait-il à l'esprit de dire que le GPS doit être supprimé et que nous voulons revenir au NDB et au VOR, simplement parce que nous les connaissons depuis longtemps ? C'est peu probable. C'est pourquoi je vous demande – tout en sachant qu'en tant que lecteur, vous n'êtes probablement pas le bon interlocuteur, car vous lisez E-PosRep et ceux qui s'y opposent ne le font pas : voudriez-vous commander le PosRep en version papier contre un supplément de CHF 60 ? Envoyez-nous donc un e-mail à **posrep@aopa.ch** avec votre réponse, oui ou non. Cela nous permettra peut-être d'avoir une meilleure vue d'ensemble.

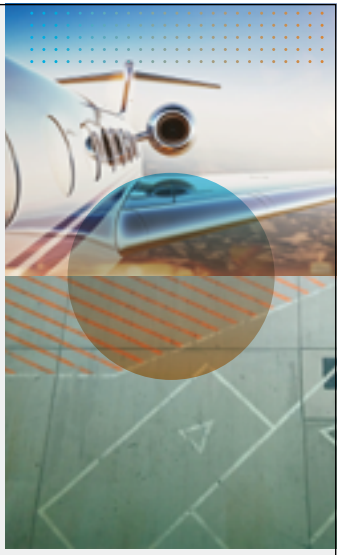
Pourquoi l'AOPA Switzerland sera-t-elle encore nécessaire à l'avenir

Troisième événement : on nous a reproché de ne pas nous être opposés au fait qu'à l'avenir, une licence AESA sera nécessaire pour les avions immatriculés en « N » en Europe. Cette règle a été négociée entre l'AESA et la FAA américaine. La Suisse n'avait absolument rien à dire à ce sujet. Mais au sein de l'IAOPA (donc de l'AOPA européenne), nous nous sommes bien penchés sur la question. Depuis des années, je ne cesse d'insister sur le fait qu'une partie importante de notre travail en Suisse consiste à nous engager au niveau européen pour des règles raisonnables. Nous ne pouvons le faire que parce que nous faisons partie de l'IAOPA. Je suis frustré (enfin, je m'en veux) que ce message ne soit pas passé, car certains membres n'ont pas réalisé l'importance de ce travail. Dire que nous pourrions, par

exemple, participer directement à l'AOPA Autriche, c'est méconnaître complètement les mécanismes politiques européens. Out of sight, out of mind. Celui qui n'est pas visible et audible n'a rien à dire. Si nous ne sommes pas là, nous n'avons rien à dire. C'est aussi simple que cela. Ainsi, ceux qui veulent que l'AOPA Switzerland ne s'engage pas au niveau européen sont favorables à une AOPA Switzerland qui s'occupe des règles nationales, celles-ci étant également influencées de manière déterminante par les règles de l'AESA. La question se poserait alors de savoir si l'AOPA Switzerland est encore nécessaire. Sans compter que l'exemple cité n'est pas pertinent, car en ce qui concerne le permis de conduire par exemple, personne ne s'oppose à ce que les immigrés qui sont en Suisse depuis plus d'un an doivent passer l'examen de conduite suisse. Celui qui vole régulièrement en Europe doit aussi avoir une licence européenne. Ce qui est différent, c'est la procédure de validation des licences correspondantes.

Offizieller Versicherungspartner der AOPA

Luftfahrzeuge sind bei uns sicher versichert.



glausen + partner

Versicherungstreuhand seit 1986

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

Effets pas encore très clairs

Patricia Siebenmann, responsable de communication AOPA Switzerland

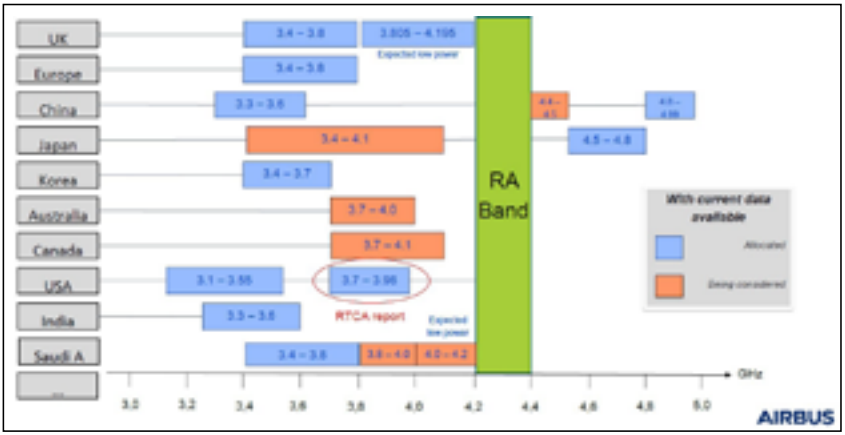
Il est possible que les signaux 5G aient une influence négative sur les altimètres radio des avions et des hélicoptères. Surtout dans le cas d'aéronefs techniquement complexes. Peu avant Noël, les fabricants Airbus et Boeing ont demandé aux Etats-Unis le report urgent de la 5G. Le patron de United Airlines a également averti qu'en cas de mauvais temps, il ne serait bientôt plus possible de faire des approches. Les pilotes ne pouvant plus voler qu'à vue. Si l'on étudie la carte des environs de l'aéroport de Zurich, on a plutôt envie de monter dans un Cessna équipé de manière analogique chez VMC que dans un Dreamliner complexe chez IMC. Comme le montre la carte suivante, de telles antennes (points verts) sont déjà en service depuis 2019 à l'aéroport de Zurich et dans ses environs. Certaines se trouvent même sur les bâtiments de l'aéroport eux-mêmes.

Contexte

L'introduction de la nouvelle technologie de téléphonie mobile 5G a libéré de nouvelles gammes de fréquences proches de celles utilisées par les radioaltimètres des avions et des hélicoptères. Un rapport du Steering Committee SC-239 de la RTCA (Radio Technical Commission for Aeronautics) constate qu'une influence négative de la 5G sur les radioaltimètres ne peut pas être exclue. Ce rapport examine la gamme de fréquences de 3,75

Image : Confédération suisse https://map.geo.admin.ch

GHz à 3,98 GHz utilisée aux États-Unis. En Europe, la 5G est prévue pour une gamme de fréquences de 3,4 GHz à 3,8 GHz, ce qui implique une distance légèrement plus grande par rapport à la gamme de fréquences des radioaltimètres. Airbus a publié le graphique ci-dessous présentant les bandes de fréquences 5G actuelles et prévues dans différentes régions du monde. Il est recommandé aux équipages opérant à l'international de consulter cette illustration.



L'OFAC conseille désormais aux pilotes d'être attentifs aux écarts et de les signaler. L'avenir nous dira dans quelle mesure cela est praticable. Pour nous, cela ne semble pas réaliste.

Pannes d'appareils possibles :

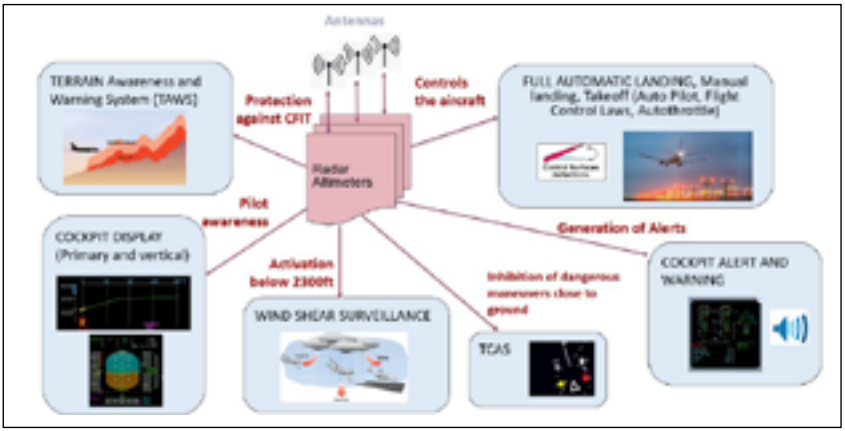


Illustration : tagesanzeiger.ch, informations Airbus

Le dysfonctionnement de l'altimètre radar (Radar Altimeter, RA) peut avoir des conséquences sur :

1. *les fonctions d'atterrissage automatique*

Ceci est particulièrement critique lors d'approches à faible visibilité telles que CAT II ou III. Les pilotes ne peuvent pas effectuer d'approches CAT II et III si le RA ne fonctionne pas.

2. *EICAS/ECAM*

Alerte perturbatrice après le décollage ou pendant l'approche, qui détourne l'équipage de ses tâches principales. Il en résulte une dégradation du niveau de sécurité opérationnelle.

3. *Fausse alerte GPWS ou absence d'alerte*

Partout près du sol, cela pourrait compromettre certaines fonctions du système réactif d'alerte de terrain (TAWS), supprimant ainsi un filet de sécurité en cas de CFIT (Controlled Flight Into Terrain).

Des distractions supplémentaires pour les équipages par rapport aux tâches à accomplir – « too low gear » et « too low flaps », « don't sink », « terrain and pull up warning » et autres avertissements.

Un gros problème est que le GPWS ne déclenche pas un avertissement lorsqu'il aurait dû le faire, en raison d'interférences qui peuvent conduire à un événement CFIT !

4. *des indications d'instrument peu fiables*

Cela pourrait contribuer à augmenter le nombre d'atterrissages difficiles en raison d'erreurs dans les affichages automatiques d'altitude et les annonces vocales.

5. *Comportement anormal des systèmes de vol automatiques*

a. Système Autoland.
b. Lois de commande de vol : par exemple, défaillance de la transition vers le flaring, entraînant un pas plus élevé que prévu lors du flaring.

JET & PROP
HISTORIC FLIGHT
MAINTENANCE

U
F
a
B
C
W
B
in
z

Wir übernehmen Wartungsarb
grades. Bei uns ist Ihr Flugze
Ihnen. Lernen Sie uns kennen
ten Arbeiten mit Ihnen zu besp

So erreichen Sie uns: +41 79

c. Protection automatique contre le décrochage avec Auto-Throttle.
d. Utilisation automatique des speed brakes.

La plupart des approches par mauvaise visibilité sont basées sur la hauteur de décision du radioaltimètre (DH). Aux États-Unis, certaines approches de CAT II avec DH barométrique sont autorisées, mais pas dans l'UE. Toutes les procédures d'approche de catégorie III et l'atterrissage automatique qui s'ensuit se basent sur la DH radio. La logique du flaring, en particulier, dépend entièrement de l'entrée de l'altimètre radio. En conséquence, toute interruption du signal à proximité du sol peut facilement entraîner un crash.

L'EGPWS est basé sur l'utilisation de l'altimètre radar. Des informations erronées pourraient conduire soit à des alertes de pull-up erronées, ce qui n'est pas souhaitable, soit à l'absence d'alerte alors qu'elle serait nécessaire, ce qui pourrait avoir des conséquences catastrophiques.

La détection du cisaillement du vent utilise également des entrées RA. Le PWS (Predictive Wind-Shear) ne donne des instructions que jusqu'à une certaine hauteur au-dessus d'un aérodrome, de sorte que des informations erronées peuvent conduire à des instructions PWS incorrectes. De même, les TCAS-RA sont interdits en dessous de 900 pieds AGL. Comme le taux normalisé des TCAS-RA (Traffic Alert and Collision Avoidance System Resolution Advisory) est d'un ordre de grandeur plus élevé aux États-Unis que partout ailleurs dans le monde, une défaillance de la logique RA entraînerait une probabilité accrue de collisions en vol.
Lors des opérations d'approche et d'atterrissage effectuées avec l'autothrust activé, des ordres erronés pourraient conduire l'autothrust à réduire la puissance trop tôt, ce qui pourrait entraîner un faible niveau d'énergie près du sol. Il s'agit probablement plus d'un problème pour les avions Airbus qui n'ont pas de manettes de poussée mobiles.

Source : ICAO Problem statement – 5G interference with radar altimeter frequency band

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

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

eiten, Jahreskontrollen LTA's, SB's aber auch Modifikationen oder Upug in erstklassigen Händen, denn es liegt uns am Herzen genau wie , kommen Sie vorbei oder schreiben Sie uns, wir freuen uns die nächsrechen.

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

Date d'expiration en automne 2024

Patricia Siebenmann, Responsable Communication AOPA Switzerland

Dans ce cas, le produit chimique TEL ne pourra plus être importé dans l'UE en tant que substance pure. Vous vous demandez peut-être en quoi cela me concerne ?

TEL est l'abréviation de l'additif pour Avgas contenant du plomb, le plomb tétra éthyle. Celui-ci n'est plus produit qu'en Grande-Bretagne. Cet additif souffre depuis longtemps déjà d'une mauvaise image. Sur le plan de la santé, car il est considéré comme nocif pour l'homme et l'environnement, mais aussi sur le plan politique. Car contrairement à l'aviation, l'industrie automobile a réussi à trouver une alternative au carburant au plomb il y a plus de 40 ans déjà.

Si aucune alternative n'est trouvée d'ici l'automne 2024, l'Avgas 100LL devra être importé des États-Unis, ce qui, selon les premières estimations, pourrait renchérir le prix de l'Avgas de jusqu'à 1 euro. L'Avgas 100LL ne serait donc plus compétitif et définitivement hors course en tant que carburant. Une situation inacceptable pour de nombreux exploitants, car 16'000 aéronefs en Europe et plus de 100'000 dans le monde utilisent encore l'Avgas 100LL.

L'IAOPA européenne, en collaboration avec les associations GAMA (fabricants d'AG), EAS (European Air Sports), EBAA (European Business Aviation), EHA (European Helicopter), ERAC (aérodromes régionaux européens), ECOGAS (entreprises spécialisées dans l'AG) et IAAPS (écoles de pilotage du personnel aéronautique), a publié une déclaration dans le but d'obtenir un report de l'autorisation jusqu'à ce qu'une alternative sans plomb soit disponible. Mais nous sommes également conscients que l'utilisation à long terme du TEL ne peut pas être défendue durablement.

Certains aéronefs peuvent également être exploités avec de l'Avgas sans plomb UL 91/96. Et en cas de nouvelle acquisition, il serait préférable d'opter pour un aéronef fonctionnant avec du carburant sans plomb. En faisant un rapide tour d'horizon de mes aérodromes préférés, j'ai toutefois constaté que peu d'entre eux proposent déjà de l'Avgas UL 91/96. Et surtout pas ma base d'attache.

Déjà quelques programmes de développement

Mais il se pourrait aussi qu'une percée salvatrice soit enfin réalisée. Le fabricant américain GAMI (General Aviation Modifications, Inc.) a apparemment obtenu un succès dans sa recherche d'un

Photo : AOPA Pilot Magazine

gaz d'aviation à indice d'octane élevé sans plomb. Lors de la récente convention de l'EAA à Oshkosh, un certificat d'échantillon complémentaire pour un carburant sans plomb à 100 octanes (G100UL) a été présenté, qui ne concerne pour l'instant que le Cessna 172, mais qui sera étendu. L'administration américaine de l'aviation civile (FAA) a approuvé ce carburant par le biais d'un certificat de type supplémentaire (STC) pour une utilisation dans les moteurs Lycoming O-320, O-360 et IO-360.

Dans une déclaration commune, la GAMA, l'EAA (Experimental Aircraft Association) et l'AOPA qualifient ce carburant d'étape constructive dans le développement du gaz d'aviation sans plomb. L'objectif de l'aviation générale est d'obtenir « l'approbation de la FAA à l'échelle de la flotte pour un Avgas sans plomb pratique qui peut remplacer le 100LL sans impact négatif sur la sécurité et la communauté aéronautique générale ». Les associations soutiennent la poursuite des essais de ce carburant afin de déterminer son plein potentiel.

L'AOPA, l'EAA et la GAMA, en collaboration avec la FAA et d'autres associations industrielles, ont lancé l'initiative Piston Aircraft Fuels (PAFI) afin d'atteindre l'objectif de développer un gaz d'aviation sans plomb sûr et pratique, capable de remplacer le 100LL et de préserver les avantages de la flotte existante d'avions GA.

Results General Aviation Survey 2021

Source: IAOPA Newsletter December 2021

We can present the final version of the first report from IAOPA's data gathering work in Europe.

As you know the General Aviation Manufacturers Association (GAMA) and the International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA), with the support of the European Aviation Safety Agency (EASA), last year launched the 2021 European General Aviation Survey.

This was already the third edition of the GA Survey which started in 2019. Kyle Martin, Vice President – European Affairs, GAMA said: "We are immensely grateful to the pilots and aircraft owners from all across Europe who take the time to share their flight hours and related data, as well as their views on the key issues facing our sector. This important information helps us focus our priorities to support the industry."

Dominique Roland, Head of Policy, Innovation & Knowledge Department, EASA, added: "I am convinced, since many years, that GA in Europe will develop when we can build-up a strategy based on the analysis of data. Therefore, we have welcomed the initiative taken by GAMA and IAOPA last year, and we are extremely pleased to see it reconducted this year. The buy-in of the GA community is essential, and I hope the repetition of the survey will convince more and more GA actors to contribute."

And last but not least Dr Michael Erb, Senior Vice President of IAOPA: "Every GA pilot knows that it is not possible to navigate precisely and safely without reliable navigational data. The GA Associations and Aviation Authorities are in a very similar situation: One can't provide targeted support for the industry without fundamental data about its situation, in terms of the number of flight hours, annual revenues, equipage of the aircraft and without knowledge about where the pilots and aircraft owners see problems. Therefore, especially in the challenging times of the COVID pandemic, it is good to see that so many people participated again in last year's survey.

Despite challenges presented by the pandemic, the 2021 survey was successful in gathering responses for over 2500 general aviation aircraft from 40 European countries. Its results are used by EASA in their Annual Safety Review to calculate accident rates for Non-Commercial Aeroplanes as well as supporting regulatory impact assessments and promoting the benefits general aviation brings to the European economy. **Click here for the results of the 2021 survey**, and don't forget to participate (via the same link/page) in the 2022 Survey.

GAMA – IAOPA European General Aviation Survey 2022

L'enquête GAMA - IAOPA pour 2022 est déjà en ligne et peut être consultée sur le **lien suivant**.

Chaque pilote peut y participer et partager des informations et des expériences représentatives et solides sur la situation de l'aviation générale en Europe. Les deux associations GAMA (General Aviation Manufacturers Association) et IAOPA Europe (International Aircraft Owners and Pilots Association Europe), avec le soutien de l'EASA (Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne), se réjouissent de votre participation.

Pilots in the UK: Deadlines and Dates

The UK Civil Aviation Authority (CAA) and Department for Transport (DfT) are urging aviation and aerospace businesses to apply for UK certification and personnel licenses to continue operating and maintaining UK-registered aircraft after 31 December 2022.

To help industry the CAA has today launched a campaign to remind pilots, engineers, European Union (EU) registered maintenance and training organizations of the actions they must take now to prepare for 31 December 2022 – when the UK will stop accepting EU organizational approvals and personnel licenses for use with UK-registered aircraft.

The EU Withdrawal Act allowed certificate types, including pilot and engineer licenses, as well as maintenance and training organizations approvals, to remain valid in the UK for a period of two years from 31 December 2020. This allowed some flexibility in adjusting to the legal changes post EU Exit, providing stability for passengers, the aviation and aerospace sectors. **On 31 December 2022 the validity of these certificates will cease.**

To help the industry prepare the CAA has launched a **dedicated website** with information on the actions that must be taken in the next 12 months. There is no expectation that the Trade and Corporation Agreement (TCA) between the UK and European Union will be expanded to include the areas affected before the end of 2022. It is therefore imperative that an application for a UK application is submitted to the CAA as soon as possible to ensure that the correct documents are processed in time.

> *« After 31 December 2022 EU aviation safety certificates will no longer be accepted in the UK, and it's imperative that our industry is aware of this upcoming change to ensure the future viability of the sector. »*

Commenting on the campaign launch, the UK Civil Aviation Authority's Chief Executive, Richard Moriarty, said:

"Whether you are a pilot or an engineer with a European license and currently work with UK-registered aircraft, or think you might wish to in the future, now is the time to apply. Until 31 December 2022 the CAA has simplified the application process for gaining UK licenses, and we expect demand to be high, so we advise everyone to apply as soon as possible. **European organizations wanting to operate and maintain UK-registered aircraft also need to assess how they might be affected by the changes** and refer to our website for dedicated information on how to gain UK licenses."

Also commenting, the **Aviation Minister, Robert Courts, said:**
"Together with the Civil Aviation Authority I urge businesses to ensure they are fully ready by applying early for UK certification and licenses."

Online videos and more

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

Farewell to Haraldur Diego, chairman AOPA Iceland

It is with great sadness that we received the news that Haraldur Diego, President of AOPA Iceland, has died in a plane crash in Iceland. We are extremely shocked by the news and our thoughts go out to his family and friends and especially to his wife Gunnur and three children. Haraldur was very involved in the activities of IAOPA Europe. We have fond memories of Haraldur when he accompanied us on a flight across the southern island of New Zealand during IAOPA's World Assembly in 2018.

Petites annonces

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

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

Zu verkaufen

Stratux ADS-B / Flarm Empfänger, funktioniert mit Foreflight, Airnav pro oder AeroADSB (freeware). Für info: www.stratux.me. Funktioniert einwandfrei. Mit Batterie. Preis: CHF 250.–
Kontakt: Laurent Schuler, lschuler0@gmail.com

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

APiper PA28-161, Warrior II, Jahrgang 1980, TT 4200h, Motor 70h neu ab März 2021,COM/NAV GARMIN GNC255 , COM King, Transponder GARMIN GTX328 Mode S, GPS Apollo 360, ELT, Lärmklasse D, Wingleveler, Birrfeld.
Delio Schwarz, 079 582 11 29 oder thomas.b.benz@bluewin.ch

Zu verkaufen

1/6 Halteranteil Cessna 182P TT 4’800 h / Lärmklasse D / Endurance 6 h / Garmin Avionik, u.a. GTN 650 / Powerflarm / Zuladung vollgetankt 350 kg
Kontakt: Max Gloor 079 632 48 66 oder gloormax@bluewin.ch

Zu verkaufen

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

Zu verkaufen: fabrikneue Savannah S auf Amphib Floats

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

Zu verkaufen

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

Gesucht

Kleine Gruppe sucht neue Piloten für IFR Reisemaschine mit Turbolader und Zulassung bis FL240. Mooney M20K, HB-DGI, LSZH, EFIS Aspen EFD 1000 PDF, Garmin 530W, Autopilot, Prop-deice, Oxigene. Bilder unter dgiflyers.ch.
Beat Dübendorfer, beat.duebendorfer@bluewin.ch

Gesucht

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

PowerFLARM zu verkaufen

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

Saratoga Flyer Club sucht neue Mitglieder

HB-PNX stationiert in LFSB im Lucky Hangar PA32-RT, IFR, Einziehfahrwerk, Sauerstoff, stets CAMO gewartet.
Weitere Informationen gerne bei Joachim M. Ebi Tel. +49/171/8503704

Zu verkaufen

SAT-Telefon Iridium 9555 mit Zubehör und Tragkoffer. Einwandfreier Zustand. Ideales Kommunikationsmittel für die Aviatik. PV: CHF 950.–
Thomas Morf, +41 79 777 44 11 / thomas@morf.cloud

Cadre AIRGIZMO

Cadre AIRGIZMO pour montage dans tableau de bord d'un Garmin GPS MAP 296 - 395 - 396 - 495 - 496. Prix 50.– + port.
Bernard A. Savoie, savoiebd@netplus.ch

GARMIN GPSMAP 496

mit Zubehör für verschiedene Befestigungsmöglichkeiten, Daten Atlantic Intl Stand Juni 2020 (update + CH 45.–). Speicherkarte mit Platzrunden Europa Stand Juni 2015. 2 Akkus, Ladegerät, Ladekabel mit Lautsprecher für Zigarettenanzünder, zusätzl. ext. Antenne. Dokumentation, Originalverpackung. CHF 250.–
Heinz Loosli, heinz@fam-loosli.ch

Telex PC4

Intercom 4 personnes d'occasion panel mounted. Permet d'écouter de la musique et d'isoler le pilote des passagers. A vendre suite à un avionic upgrade. Fonctionnait parfaitement au moment du démontage. Prix : 150 CHF
Laurent Schuler, lschuler0@gmail.com

Gesucht

Verein Haltergemeinschaft HELBA sucht IFR Pilot für Cessna F177-RG Cardinal, HB-CGM, 4 Plätze, 200 HP, 135 kts, 60 USG, Garmin Avionik (2xG5, G530 RNAF, ADSB) Stormscope, Powerflarm, S-Tec Autopilot
Kurt Grünig, kurt.gruenig@yetnet.ch

Partner gesucht

Unsere schöne Airvan sucht Partner, die dieses unglaubliche 8-sitzige Fun-Business-Familienflugzeug fliegen möchten. Niedrige Betriebskosten, große Reichweite mit guten Geschwindigkeiten machen dieses Flugzeug zu einem interessanten Objekt. Full IFR mit G500/G650 und G750 Panel. Cargo-Pod, Para-Club Konfiguration und HB-Reg sind möglich. +41 78 613 84 72, m.wuttke@me.com

Zu verkaufen

Socata TB21 for sale. N-reg. IFR. YOM 1991. 3-blades Hartzell, Top FL250, 5.5h / 1'100NM range @55%, 170kts cruise. Total time 2800h, engine SMOH 30h. Avidyne 540/440 IFR. KFC 150 AP, Sat WX, prop de-ice, O2 installed. Price CHF 150K.
Call Placido 079 407 04 28 or write placi@outlook.com

Empfehlung

Fluglehrer VFR/IFR, EASA und FAA, verfügbar ganze CH, Cirrus CSIP alle SR-Modelle Avidyne/Perspective, VisionJet SF50, Ferry-Flüge, MOU-Ausbildung Wheels auf Ihrem Flugzeug, MOU auf Ski, PA46-500.
Martin Gautschi, +41 79 438 46 29, gautschim@bluewin.ch

Zu verkaufen: Halteranteil 25% Cirrus SR22TN

25% Anteil Cirrus SR22TN Turbo G3 zu verkaufen, hangariert in Zürich, technisch auf neuestem Stand, new paint, Iridium Datalink, LED-lights, digital fuel quantitiy indications Beringer Brakes, 4-Blatt Prop. etc., 65'000 CHF. Martin Gautschi, +41 79 438 46 29, gautschim@bluewin.ch

Etwas besonderes!

Wir fliegen mit einer "Beech Bonanza V35 TSIO" humanitäre Einsätze! 2020 wurde fast alles auf 0h überholt. Hier einige Daten: 175 kn Reiseflug, 285 PS Turbo! 120 Gal. Fuel, Doppelsteuer, 29'990 ft Gipfelhöhe, Sauerstoff etc. Wir suchen jemand, der den Flieger ganz oder einen Anteil kaufen würde, ggf. mit einer "Back-Lease" für unsere Einsätze. Preis auf Anfrage, verhandelbar.
Matthias Wuttke, m.wuttke@me.com

Zu vermieten: Hangarplätze

Ab sofort Hangarplätze auf dem Flugplatz Luzern-Beromünster zu vermieten
Flubag Flugbetriebs AG: 041 930 18 66

Zu verkaufen: 1/5 Halteranteil an C182P / HB-CDU

TT 4'530 h / Motor TSO 1'560 h / max. 2'125 h Prop. TSO 100 h / Lärmklasse D Garmin Avionik, u.a. GTN 650 / Powerflarm Endurance 6 h / Payload vollgetankt 350 kg Standort Birrfeld / immer hangariert / Top Zustand Gute Verfügbarkeit
+41 79 632 48 66 / gloormax@bluewin.ch

EASA/FAA Lizenzen – SEP/TAA – VFR/IFR

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

Zu vermieten: Hangarplatz

Hangarplatz zu vermieten in Zweisimmen LSTZ. haraldvs@gmx.net

Zu verkaufen: Comco Ikarus C42B

Rotax 912 UL 100 PS, 922h Flugstunden, Jhg 2008, gepflegt und hangariert, Frontscheibe / Dach / Bespannung / Propeller: alles neu, Junkers Rettungssystem, 3 Blatt Neuform Verstell Propeller, Fremdstarter Anschluss, Bereifung 6 Zoll, Fahrwerkverkleidung, Winglets, Landescheinwerfer + Strobe, Bordcomputer Master Caution, COM TQ KRT2 8.33, XPDR Filser, ELT Kannad, Trimmung elektrisch, GPS Garmin Map 296. Preis CHF 42'000.- ab LSZC
Marco Trüssel, +41 79 204 66 67, truessel@lightwing.ch

Zu verkaufen: Aircraft TOW TUG

mit LED-Licht, Akku und Fernbedienung Marke: AC air Technology. (inkl. Ladegerät für TOW TUG und Remotecontrol) gebraucht,gewartet und gereinigt. Für Flugzeuge bis ca. 2000kg.
Patrick Stucki, stucki@icloud.com, 079 671 55 38

Zu verkaufen: 6 Jeppesen Airway Manual Ordner

6 Ordner Jeppesen Airway Manual 2 inch, superior plastic (Lederimitat). Sehr robust. Neupreis ca. 30 CHF/Stk. Preis für 6 Stück: 80 CHF
Micha Gilomen, micha4@gmx.ch

Wasserfliegen in Kanada (Thunderbay Ontario)

Gelegenheit: zu verkaufen 1 oder 2 Anteile 25% oder 20% (100% = 80'000.– CD) Maule M5, 235HP, 6 Zyl, Floats and Wheels, Top Zustzand, Workhorse, rebuilt 2008. EDO 244 Floats
Michael Estermann, 079 293 78 63, mike260656@gmail.com

Zu verkaufen: 2x 1/3-Anteil an Maule M6-235 (Gletscherflugzeug)

Hangarplatz in Beromünster. Guter Zustand, Motor überholt, 2100h, mit Skisack. Amerik. immatrikuliert (kann mit Validierung geflogen werden; nur administrative Sache). Flugzeit bis 5h nonstop. Viele Ersatzteile und Ersatzskis. Viel Power & schönes Flugzeug. Preis für einen Drittel CHF 33'000.–
Peter Wild, 079 356 00 77

Bücker fliegen!

Gelegenheit, 1/12-Anteil an Bücker Jungmann HB-URD zu erwerben; ehemals A-24 Schweizer Luftwaffe, Zustand hervorragend,Standort Lommis LSZT, Standard Akro, Motor Lycoming AEIO-320E2a, 150 hp, TSO 612 h.
Auskunft: Jürg Walliser, Präsident Bücker Club, 079 405 58 58, j.walliser@bluewin.ch

Zu verkaufen: Cessna 340

Schöne Cessna 340 RAM IV mit nur 3500 Flugstunden. Motoren erst 500h, neuen Prop. G430 WAAS, S-Tec AP für CHF 245'000. Hangarplatz vorhanden. Telefon 079 250 39 40

Zu verkaufen: 1979 Cessna 182Q Skywagon

1979 Cessna 182Q Skywagon, HB Reg, STOL Kit, 250 hp motor, 3 bladed propeller, speed kits. TT: 3650 hours
Motor TSOH: 480 hours - Remanufact. in 2015. Propeller Overhauled in May 2017. Garmin GNC255A NAV-COM, GTN650 NAV-COM-GPS, GMA342 Audio panel, GTX330 XPDR, ELT, FLARM, DME, ADF, Col Radar, Autopilot and MORE! Specifications subject to verification by purchaser. CHF 175,000.00
Stefano Scossa, +41 79 337 03 03, info@aeromeccanica.ch