AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Édition 281 – Automne 2022

« Les pilotes de l'AOPA testent le TBM 940. »

page 22

Photo: Patrick Wetten

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	5
Nouvelles & Manifestations	7
Reportage: Fly Out en Italie	10
Information de l’AOPA: Avgas 100UL	19
TBM-Event	22
International News	30
Petites annonces	31

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 Switzerland.
Le prix de l’abonnement est inclus dans les frais d’adhésion.

AOPA Switzerland est membre de l’International Council of Aircraft Owners and Pilots Associations (IAOPA), qui regroupe les AOPA nationales du monde entier.

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

«De très bonnes nouvelles nous parviennent des Etats-Unis, que le passage vers l'Avgas sans-plomb (100UL) aura lieu avant que des pénuries ne se produisent.»

Le rapport à la page 19

Station-service Avgas LSPV.

Photo: Patricia Siebenmann

Éditorial

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

Le Fly Out 2022 nous a montré que l'Italie – contrairement à toutes les mauvaises langues qui ne cessent de se faire entendre – peut être parcourue en avion sans problème ni plainte. Nous sommes tous ravis des aérodromes LIMB, LIPM, LIAF, LIPF et LIRJ, qui ont tous, sans exception, accueilli et pris en charge avec gentillesse notre groupe de 18 avions, du plus petit (C152) au plus grand (Malibu). Le programme culturel et culinaire, qui s'est terminé par une promenade en bateau, a constitué un complément idéal. Vous trouverez tous les détails dans le rapport détaillé. Encore une fois, un grand merci aux plus de 40 participants qui ont fait de ce Fly Out 2022 une expérience inoubliable.

En revanche, j'ai été contrarié par les nouvelles dispositions du Conseil fédéral (ou du DETEC) en matière d'avions historiques, bien que la proposition de l'OFAC ait été différente, m'a-t-on dit. Le Conseil fédéral ne pouvait pas être beaucoup plus à côté de la plaque en matière de sécurité avec ses nouvelles règles, et ce pour cette raison:
Il est incontestable que l'accident du Ju 52 n'est pas dû à une erreur technique, mais à une erreur humaine. Les nouvelles règles n'y font toutefois pas référence, mais visent la manière dont le vol a été effectué. Ainsi, ce n'est pas la sécurité qui est renforcée, mais l'insécurité, car

- Désormais, il ne peut y avoir «que» 9 personnes à bord, au lieu de 30+. Une réduction arbitraire qui, même avec beaucoup d'imagination, n'augmente pas la sécurité d'un millimètre.
- Le délai de carence n'a aucun sens. Que doivent faire les passagers pendant les 30 jours qui séparent l'inscription du vol? Avoir peur, annuler, aller chez le médecin? La disposition vise donc uniquement à faciliter les annulations, ce qui ne peut guère être la tâche du Conseil fédéral. Cela n'a rien à voir non plus avec la sécurité.
- Le fait que les passagers qui ont réservé un vol dans un avion historique doivent être informés par le pilote avant le vol – qu'il s'agit donc d'un avion historique – ne change rien au vol, à l'avion et au pilote. Ou faut-il attirer l'attention des passagers sur le fait que les avions historiques ne sont pas sûrs? Qu'il existe deux types d'homologation, à savoir une homologation normale, «sûre» (car les

avions «normaux» ne s'écrasent pas) et une homologation peu sûre pour les avions historiques (car ceux-ci s'écrasent)? A quoi sert cette indication, si ce n'est à répandre la peur et l'angoisse? Les passagers savent qu'ils voyagent dans un avion historique, ils le souhaitent expressément. Cette disposition ne sert pas non plus la sécurité, mais crée le contraire: un climat d'insécurité et de peur.

Les nouvelles règles relèvent du pur activisme et ont surtout pour but de montrer que le Conseil fédéral et le DETEC ont reconnu la «gravité de la situation» et ont agi immédiatement. Peu importe quoi, l'essentiel est que cela soit fait. Mais à mon avis, cela n'augmente pas la sécurité, mais mine la compétence et la crédibilité du Conseil fédéral (ici la conseillère fédérale Sommaruga et le DETEC). Il ne s'agit pas ici des avions historiques en particulier, mais de l'attitude envers la General Aviation en tant que telle, car il est à craindre que la prochaine fois, on procède et agisse de la même manière en matière de General Aviation.

La prochaine étape consisterait logiquement à ce que bientôt, pour l'aviation commerciale également, le vol doive être réservé 30 jours à l'avance et que les pilotes soient tenus d'informer les passagers de l'homologation de l'avion lors de l'accueil. Donc, par exemple, en annonçant: «Chers passagers, aujourd'hui, vous volez avec un avion qui a été homologué dans XX pays». Selon le cas, il faudrait alors mentionner le pays, afin que les passagers sachent également qu'il peut s'agir d'une immatriculation étrangère, à laquelle on ne peut certainement pas se fier. C'est une époque vraiment «folle» que nous vivons. Je suis en tout cas impatient de voir ce que l'avenir nous réserve dans ces circonstances. L'espoir est le dernier à mourir et j'espère donc que cette erreur incitera peut-être le Conseil fédéral et le DETEC à réfléchir la prochaine fois à ce qui doit être réglementé et comment.

Je vous souhaite un bel automne avec beaucoup de beau temps et de vols et toujours suffisamment d'air sous les ailes.

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

News & évènements

Quel avenir pour Junkers?

Patricia Siebenmann, responsable de communication AOPA Switzerland

La tante Ju ne décollera probablement plus jamais

Dans le dernier Position Report, nous avons eu le plaisir de présenter l'A50 Junior et la réplique du F13, et les avions en tôle ondulée ont fait leur grande entrée à l'AERO de Friedrichshafen.

Depuis, les choses ont évolué. Et pas seulement en bien. Mais prenons les choses dans l'ordre:

Il semblerait que la demande de répliques et de nouvelles constructions de tels avions soit trop faible. C'est pourquoi le propriétaire, Dieter Morszeck, a décidé de restructurer l'entreprise. Une partie des 25 employés a été licenciée, mais l'entreprise de maintenance des Part-145 ainsi que la représentation des biplans WACO à Saint-Gall Altenrhein sont maintenues.

Les F13 monomoteurs, dont 3 exemplaires (HB-RIA, HB-RIO, HB-RIM) ont été reconstruits et livrés jusqu'à présent, sont utilisés pour des vols de plaisance. Le HB-RIM se trouvait dernièrement à Oshkosh sous le nom de N13JU sur le stand de WACO Aircraft Corporation.

Pour mémoire:
Jusqu'à il y a deux ans, la société Junkers Flugzeugwerke AG était basée à l'aérodrome de Dübendorf. L'objectif de l'entreprise était la production du Junkers A50 Junior et la reproduction en petite série des avions historiques Junkers F13. A partir de 2020, l'entreprise a déménagé à l'aéroport de Saint-Gall Altenrhein pour des places de hangar et avec des bureaux dans le village voisin de Widnau.

La Junkers F13. *Photo: Junkers Flugzeugwerke AG*

Absence de navigabilité de la Ju 52

La Ju 52, affectueusement appelé «Tante Ju» dans le langage populaire, ne décollera probablement plus jamais. Trop de défauts ont été constatés sur la structure de l'avion, vieille de quatre-vingts ans (année de construction 1939).

Il était prévu de restaurer et de moderniser en profondeur le trimoteur portant le call-sign HB-HOS et de l'utiliser ultérieurement pour des vols de plaisance de Ju-Air à Dübendorf. Cette dernière a dû suspendre ses vols après le crash de la Ju 52 HB-HOT en août 2018 près de Flims. A l'époque, 20 personnes avaient perdu la vie au Piz Segnas et l'appareil avait subi un dommage total.

Depuis, l'OFAC a aussi considérablement durci ses règles pour les avions anciens. Désormais, les avions de ce type ne peuvent transporter que six passagers au maximum, ce qui rend impossible une exploitation rentable.

Le sort de l'appareil démonté est probablement en cours de négociation entre les propriétaires, Junkers Flugzeugwerke AG et Ju-Air à Dübendorf. La HB-HOS était le dernier exemplaire en état de vol. Le 14 juin, l'immatriculation HB-HOS a été radiée du registre aéronautique suisse.

La Ju 52 photographié à Dübendorf en 2012.

Photo: Patricia Siebenmann

En complément, nous avons reçu mi-août un communiqué de presse du Conseil fédéral, qui n'autorise définitivement plus les vols dits «historiques». Nous citons: *«Les vols non commerciaux restent possibles pour les membres d'associations, moyennant un délai de carence de 30 jours. En outre, une restriction de transport s'applique désormais. Neuf personnes au maximum peuvent voler dans un avion correspondant, dont six passagers au maximum. Les vols de passagers sont ainsi limités à ce qui est habituel dans l'aviation légère générale non commerciale. Afin de protéger les passagers, le pilote doit informer les passagers de l'homologation spéciale de l'aéronef concerné. Cela permet de garantir que les passagers peuvent décider avant un vol s'ils veulent ou non prendre les risques qui y sont liés. Les nouvelles prescriptions pour les vols avec des aéronefs historiques sont comparables à celles des autres pays européens. Elles entreront en vigueur le 1er octobre 2022».*

«Des règles massivement renforcées par l'OFAC et le Conseil fédéral.»

Comme nous l'avons déjà mentionné dans l'éditorial, cette décision est presque scandaleuse pour l'AOPA, car nous savons tous que la Ju 52 ne s'est pas écrasé à l'époque pour des raisons techniques. La véritable cause de l'accident est à chercher du côté des pilotes. Ainsi, les vols en AN-2 et DC-3 ne sont probablement plus rentables, de sorte que ces types d'avions vont également disparaître du ciel suisse.

AOPA Flight Safety séminaires 2023

Les FSS de cette année ont eu lieu en ligne en raison de la pandémie qui sévit actuellement. Mais nous sommes persuadés que l'année prochaine, il sera possible de se réunir à plus grande échelle et d'organiser nos séminaires de sécurité dans le cadre habituel.

JET & PROP
HISTORIC FLIGHT MAINTENANCE

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

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

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

So erreichen Sie uns: +41 79 123 33 66 ◆ info@hf-maintenance.com ◆ www.hf-maintenance.com

Fly Out en Italie

Rapport de voyage

Philippe Hauser, Directeur général AOPA Switzerland

Depuis de nombreuses années, nous, Daniel Affolter et Philippe Hauser, volons ensemble à l'occasion du Fly Out annuel, qui nous a cette fois menés en Italie. Une fois de plus, nous prenons la route à bord d'un C152, après que le brouillard matinal se soit dissipé à Buttwil. La pression atmosphérique au sud des Alpes est aujourd'hui inférieure de 6 hPa, raison pour laquelle nous serrons déjà nos ceintures avant le Gothard avec un vent arrière d'environ 20 nœuds, afin de rester assis sur le siège du petit Cessna en raison des turbulences attendues dans le foehn du nord de la Léventine. Mais contre toute attente, il n'y a pas de turbulences du tout - et ce sera le cas, au sens figuré, pendant toute la durée du Fly Out.

Premier rendez-vous non officiel à Bresso

Dimanche 21 mars 2022: sur la base des recommandations de l'AOPA Italie, nous choisissons pour l'entrée en Italie l'aérodrome de Bresso (LIMB), situé à la périphérie de Milan et non contrôlé, qui se distingue par sa taxe d'atterrissage peu élevée (6,50 €) et sa procédure de ravitaillement simple. La plaine du Pô, qui présente très souvent des valeurs de visibilité réduites, est aujourd'hui limpide avec une visibilité illimitée au loin. La seule chose qui n'est pas en vue, ce sont les agents des douanes et de la surveillance financière, ce qui ne nous déplaît pas, de sorte que notre séjour à Bresso se déroule sans contrôle personnel. Comme d'autres participants au Fly Out profitent également du bon service offert ici, nous nous retrouvons déjà pour une première rencontre cordiale et non officielle.

Nous volons ensuite jusqu'à Modena (LIPM), notre première destination officielle de Fly Out, à une altitude maximale de 1'500 pieds au-dessus du sol. L'aéroclub local a tout préparé pour que les 18 avions inscrits puissent se garer. Même des voies de circulation marquées à la peinture à la chaux sont installées sur le parking en herbe. En ce dimanche après-midi, pas moins de sept avions de notre groupe atterrissent. Comme le soleil nous accable, nous enfilons rapidement nos shorts. Des boissons fraîches sont servies par le président de l'aéroclub de Modène dans leur petit local presque romantique. En fin d'après-midi, plusieurs taxis nous permettent d'atteindre l'hôtel situé dans le centre-ville de Modène. Nous trouvons rapidement un ristorante qui peut accueillir notre groupe de 16 personnes et leur servir un délicieux dîner. En chemin, nous admirons la belle vieille ville et nous demandons pourquoi nous ne nous sommes pas arrêtés ici plus tôt.

Accueil chaleureux à Modène

Le lundi 22 août – le premier jour officiel de notre Fly Out – nous retournons à nouveau en taxi à l'aérodrome pour accueillir les 41 participants. L'aéroclub de Modène se montre une fois de plus sous son meilleur jour et offre à tous un buffet vraiment excellent avec de nombreuses spécialités locales. A l'heure convenue, les onze autres équipages atterrissent en toute sécurité sur la piste en dur de 800 mètres de long. La flotte comprend des C152, des PA28, des Mooneys, des Malibu et deux DA42. Impressionnant – même pour les pilotes locaux.

Le premier point du programme à Modène est la visite de l'Acetaia Leonardi, l'un des principaux producteurs de l'Aceto Balsamico mondialement connu. Une odeur agréable s'en dégage déjà autour des vieux bâtiments très joliment conservés. Sous la direction d'un expert, nous apprenons beaucoup de choses intéressantes sur cette production de vinaigre unique en son genre, dégustations à l'appui. Et comme en Italie, l'amour passe aussi par l'estomac, l'Acetaia Leonardi nous sert un goûter des plus raffinés avec du jambon cru, de la mortadelle et du parmesan au vinaigre balsamique ainsi qu'un verre de prosecco.

Nous passons la nuit à l'hôtel Palace, à l'extrémité nord-ouest de la vieille ville. Mais nous ne pouvons pas y rester longtemps après le check-

Cabane de club sympa sur l'aérodrome de Modène.

Tous nos avions sur l'aérodrome de Modène.

La passion de Ferrari était et est toujours de construire des voitures de course.

Notre flotte à l'aérodrome de Ferrara.

in, car nous sommes déjà en route pour le musée Ferrari. Comme le constructeur de voitures de sport mondialement connu n'a pas réussi à conserver un modèle de sa production, toutes les pièces exposées sont des prêts de propriétaires privés. L'objectif de Ferrari a toujours été de construire des voitures de course et non des voitures de route. Pourtant, ses productions privées comptent aujourd'hui parmi les plus prestigieuses de leur genre. Modène est à cet égard un véritable centre de voitures de sport, les usines Maserati étant situées juste à côté du musée Ferrari.
L'un des citoyens les plus connus de Modène est le chanteur vedette Luciano Pavarotti, qui a grandi un peu à l'écart de la ville. Sa maison natale abrite aujourd'hui son musée et, juste à côté, le restaurant du chanteur Pavarotti, qui porte le nom d'Europa92. Il a interrompu son jour de repos spécialement pour nous et nous a servi un magnifique dîner dans son propre jardin. Une fois de plus, nous mettons l'accent sur les spécialités locales, cuisinées de manière impressionnante par la cuisine.

Say Cheese!

Le mardi 23 août 2022, le fromage sera à l'honneur. Le Parmigiano, célèbre dans le monde entier, provient également de la région de Modène. Nous avons l'occasion de visiter le site de production des «4 Madonne Caseificio dell'Emilia Romagna». Des tonnes de parmesan y sont produites avec beaucoup d'engagement. La durée d'affinage de ce fromage à pâte dure peut aller jusqu'à 80 mois. Nous pouvons bien sûr déguster du parmesan à différents stades de maturité avant de retourner à l'aérodrome.

Des tonnes de meules de parmesan en train de mûrir.

Une liste de départ est établie sur la base de la vitesse de croisière des avions, afin d'éviter un embouteillage à l'aérodrome de Ferrara (LIPF), distant de 36 NM seulement. Le décollage de l'ensemble de la flotte se déroule dans le plus grand calme. L'avion le plus lent, notre C152, est le dernier à se poser sur la piste en dur, également longue de 800 mètres. La direction de l'aérodrome mobilise toutes les personnes disponibles pour que le parking soit efficace.
Un bus nous conduit à l'hôtel Touring, juste à côté des anciens remparts de la ville, près du Castelli Estense. Lucia, une guide engagée, nous montre et nous explique le centre historique de Ferrare, la plus grande ville d'Italie qui ne soit pas d'origine romaine. La vieille ville, presque sans voitures et très jolie, présente de nombreuses boutiques, de petites entreprises artisanales et des restaurants qui invitent à s'attarder.
Nous avons maintenant l'occasion de nous reposer un peu avant de nous retrouver pour le dîner commun dans la magnifique cave du château. Là aussi, nous dégustons un grand repas composé de spécialités de la région. Le président de l'AOPA Italie, le ministre du tourisme de Foligno ainsi que le directeur de l'autorité italienne de l'aviation civile ENAC de Bologne sont également de la partie, tous étonnés et ravis de pouvoir accueillir une si grande flotte à Ferrare.

Notre visite a même été rapportée dans la presse locale: **https://www.estense.com/?p=981043**

Accueil personnel par le maire

Le mercredi 24 août 2022, le programme prévoit la poursuite du vol vers Foligno (LIAF). Une fois de plus, la liste de départ est détournée pour s'envoler en bon ordre et prendre sous son aile les 123 NM. En chemin, nous quittons la plaine du Pô et nous dirigeons vers les Apennins, une chaîne de collines avec des montagnes atteignant 5'500 ft. Aussitôt, tous les avions atterrissent sur la piste en dur de 1'400 mètres de

Le maire de Foligno possède une licence GLD avec extension acro.

long et s'alignent à la station-service. Pour rendre l'attente de ce ravitaillement extrêmement rapide agréable, un buffet somptueux avec de nombreux amuse-gueules, du vin et de l'eau nous attend. Le maire de la ville ombrienne de Foligno, qui se déplace en fauteuil roulant suite à un accident de moto, ne manque pas de nous saluer personnellement à l'aérodrome. Un geste extraordinaire. Nous avons été particulièrement impressionnés par le fait que ce bourgmestre joyeux et ouvert dispose d'une licence de pilote de planeur, acro comprise, qu'il n'a pu obtenir qu'après une longue bataille judiciaire contre les autorités qui le repoussaient. Incroyable, l'énergie qu'il dégage.
Un bus nous conduit en deux fois à l'hôtel City, en bordure de la vieille ville de Foligno. Mais nous ne pouvons pas nous reposer longtemps,

A l'heure de l'apéro sur la Piazza San Domenico à Foligno.

« L'accueil chaleureux en Italie était sans limite. »

car une visite de la ville animée et deuxième plus grande ville d'Ombrie est déjà prévue, qui organise justement à notre époque l'élection de «Miss Ombrie». Le soir, la musique et les divertissements ne manquent pas. La guide Chiara ne nous montre pas seulement les grands monuments, mais aussi les coins passionnants à l'écart du flot de touristes. Nous nous installons sur la Piazza San Domenico au coucher du soleil et sommes une nouvelle fois gâtés par le restaurant Botanico, tant dans l'assiette que dans le verre.

Aujourd'hui, on reste au sol

Jeudi 25 août 2022, c'est notre journée sans vol. Nous profitons de l'occasion pour faire une excursion en bus à Pérouse, la capitale de l'Ombrie, qui nous est présentée par Claire, une excellente guide, française d'origine qui vit à Pérouse depuis plus de 30 ans et qui parle un excellent allemand qu'elle a appris en écoutant. Grâce à son charme et à son enthousiasme, nous sommes très vite captivés par cette ville située sur une colline escarpée. Pour que tout le monde puisse suivre ses explications, nous nous équipons d'écouteurs radio. Et l'estomac de tous commence à gargouiller. Au restaurant au nom évocateur d'«Al Mangiar Bene», nous sommes à nouveau gâtés sur le plan culinaire.
Après plus de deux heures de festin, il est temps de se rendre au Studio Moretti Caselli, une petite manufacture de vitraux. En 1858, Francesco Moretti a inventé un nouveau procédé de vitrail. La manufacture, qui appartient toujours à la famille de la cinquième génération, réalise pour les églises, mais aussi pour les particuliers, de

Lors de la visite de la ville de Pérouse.

Vue de Pérouse sur la région de l'Ombrie.

magnifiques vitraux aux nombreuses couleurs vives, maintenus par un plomb coulé. Dans la cathédrale de Pérouse, on peut également admirer un vitrail de la maison Moretti. C'est avec beaucoup de passion que Giorgo Moretti nous fait fièrement visiter son atelier et son musée. Petit, mais raffiné.
Le bus nous ramène à Foligno et la soirée est à notre disposition. Certains participants au Fly Out n'ont pas manqué d'apprécier les spectacles festifs du centre, tandis que d'autres se sont rendus dans un agréable ristorante – ou les deux à la fois.

Grande finale sur l'île d'Elbe

Le dernier jour de Fly Out est **déjà prévu pour le vendredi 26 août 2022.** Une fois de plus, tous les équipages décolleront sans problème en direction de l'île d'Elbe (LIRJ). L'île, située entre la Corse et l'Italie continentale, est de loin la destination la plus touristique de notre voyage. Le parking des avions se remplit rapidement, car il est rare de voir autant d'avions sur cet aérodrome qui, avec une piste en dur de 900 mètres de long, se passe de tour de contrôle. On cherche en vain des avions de ligne, les rares vols réguliers étant effectués avec de petits turbopropulseurs comme le Beechcraft 1900.
Trouver suffisamment de chambres d'hôtel pour une seule nuit pendant la haute saison n'est pas chose aisée. Nous y sommes toutefois parvenus, mais devons répartir les participants dans six établissements différents. Deux petits bus prennent en charge cette tâche de navette peu après le dernier atterrissage. Là encore, nous ne pouvons pas rester longtemps dans les hôtels, car le «Magic Princess», un grand bateau à moteur à deux étages, attend en exclusivité les participants du Fly Out. L'objectif est de faire le tour complet de l'île d'Elbe. Pour que nous puissions

En longue finale sur la piste 34 à Elbe.

Lors de l'arrêt baignade à l'île d'Elbe.

« Elba offre d'ailleurs une réduction importante à tous les membres de l'AOPA. »

nous rafraîchir un peu, le capitaine fait deux arrêts pour se baigner. L'ancre est rapidement jetée et les escaliers déployés, et presque tous les participants nagent déjà dans l'eau très agréable et se réjouissent de ce rafraîchissement bienvenu.
Le bar du bateau est ouvert en permanence et propose toutes sortes de boissons. Après le deuxième arrêt pour la baignade, l'équipage sert un dîner avec des anchois frais et une salade de calamars. Ensuite, nous dégustons une excellente soupe de poisson, suivie d'un gâteau et d'un café en dessert. Nous admirons le coucher de soleil en mer et profitons de la navigation à toute vitesse, le capitaine s'étant un peu trompé de temps. La nuit est tombée lorsque nous rentrons au port. Les bus reprennent leur service de navette et nous conduisent à l'hôtel pour une nuit de repos bien méritée.

Vol de retour à la maison

Le retour à l'aérodrome le samedi matin se fait également sans problème. Certains équipages font le plein de leur avion, d'autres ont suffisamment de carburant à bord, et rentrent directement chez eux. Notre C152 présidentiel a de nouveau besoin d'un arrêt pour faire le plein, que nous planifions une nouvelle fois à Bresso. En route vers le Tessin, le ciel se montre sous son jour le plus sombre et il pleut quelques gouttes au-dessus de Biasca. Le col du Gothard lui-même est franchissable sans problème, avec une excellente visibilité. Nous atterrissons bientôt à Buttwil, et avons volé un peu plus de onze heures. Une fois de plus, il s'est avéré que même les petits avions dont la vitesse de croisière est inférieure à 100 nœuds peuvent tout à fait participer à nos Fly Out.
Un grand Fly Out 2022 s'est achevé. De nombreux participants affirment que c'était l'un des meilleurs. Nous avons vécu et vu beaucoup de choses inconnues. Rétrospectivement, il faut dire que nous avons eu beaucoup de chance sur le plan météorologique, le ciel s'est toujours montré sous son meilleur jour. Nous avons fait escale sur quatre aérodromes différents, tous non contrôlés. La cordialité de l'accueil était sans limite. Nous ne partageons pas du tout les avis négatifs selon lesquels les aéroports italiens sont chaotiques et excessivement chers, du moins pour les destinations que nous avons choisies, y compris Bresso. L'aérodrome d'Elbe offre d'ailleurs un rabais considérable à tous les membres de l'AOPA. Il suffit d'en parler autour de soi pour que tous les membres de l'AOPA puissent en profiter. L'ambiance au sein de notre groupe a toujours été excellente, les décollages et les atterrissages se sont déroulés de manière extrêmement disciplinée et respectueuse. Un groupe de pilotes vraiment super.
Nous remercions tous les équipages du Fly Out 2022 en Italie pour leur participation et nous nous réjouissons d'un nouveau voyage passionnant l'année prochaine.

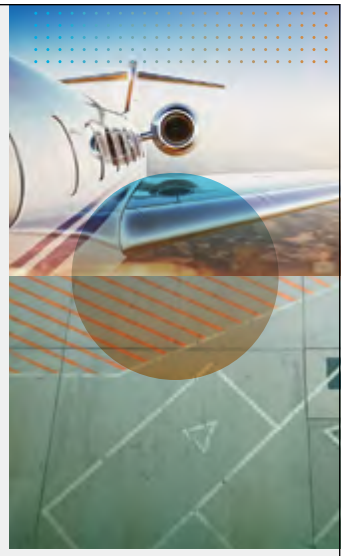
Les équipages du Fly Out de cette année à l'aérodrome de Modène.

Après la dissipation du brouillard suisse en direction du Gothard.

Toutes les photos: AOPA

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

Information de l'AOPA

Enfin de bonnes nouvelles des États-Unis!

Patricia Siebenmann, responsable de communication AOPA Switzerland

Le 1er septembre, la Federal Aviation Administration (FAA) américaine autorisera l'utilisation de l'Avgas sans plomb 100UL du fabricant GAMI (General Aviation Modifications Inc.).

Dans l'édition de printemps de notre Position Report, nous avons déjà évoqué en détail l'évolution de l'Avgas 100LL plombé vers une alternative plus respectueuse de l'environnement. Nous avons enfin des nouvelles positives en provenance des États-Unis.

Photo: AOPA

Cet Avgas 100UL convient à l'ensemble de la flotte d'avions à pistons GA. En effet, GAMI a annoncé que son carburant sans plomb 100 octane (G100UL) avait reçu de la FAA un certificat de type supplémentaire (Supplemental Type Certificate, STC) pour une utilisation dans tous les moteurs d'aviation générale à allumage commandé et dans toutes les cellules d'avion dans lesquelles ces moteurs sont actuellement utilisés. Cela inclut également les moteurs à taux de compression plus élevé qui ne sont pas couverts par les précédents STC de GAMI.

C'est particulièrement important pour la côte ouest des États-Unis, où des aérodromes comme Santa Clara n'étaient déjà plus autorisés à proposer de l'Avgas 100LL en raison de réglementations environnementales très strictes. Le président de l'AOPA USA, Mark Baker, a déclaré qu'il s'agissait d'un accord important, mais qu'il restait encore beaucoup à faire. Il est important de trouver des solutions à un problème qui touche l'aviation générale depuis les années 1970. Et c'est certainement la plus grande tâche à laquelle Baker s'est attelé lorsqu'il travaillait à l'AOPA.

A l'occasion de l'AERO à Friedrichshafen, nous avons eu l'occasion de nous entretenir longuement avec Tim Roehl, le patron de la société américaine GAMI, qui a mis au point le seul Avgas sans plomb à 100 octanes autorisé aux Etats-Unis. GAMI était alors optimiste quant à l'obtention très prochaine de l'autorisation de la FAA pour son Avgas 100UL pour l'ensemble de la flotte aérienne actuellement autorisée pour

l'Avgas 100LL. GAMI est également en pourparlers pour introduire le G100UL sans plomb en Europe.

Prochaines étapes

Comme nous le savons tous, le chemin est encore long entre l'obtention d'une autorisation et la mise sur le marché. Quoi qu'il en soit, il est positif qu'il existe désormais un gaz de pétrole liquéfié homologué pour tous les moteurs d'avion, sans l'additif plomb tétraéthyle (TEL), proscrit dans le monde entier. Cela permet d'exclure le scénario apocalyptique pour notre secteur, dans lequel, après une éventuelle interdiction de l'additif TEL, une grande partie de notre flotte ne disposerait plus de carburant dans quelques années.

Comment les choses vont-elles évoluer? Nous savons que GAMI est en contact avec plusieurs producteurs de carburant qui souhaitent intégrer le G100UL de GAMI dans leur offre. Il faut malheureusement aussi s'attendre à ce que le prix du G100UL soit supérieur à celui de l'Avgas 100LL. A quel niveau, personne n'ose le dire. En effet, les nouveaux additifs utilisés sont nettement plus chers que le TEL utilisé jusqu'à présent. Le supplément de prix dépendra aussi fortement des quantités de carburant produites et de l'existence d'autres concurrents.

Ainsi, Mark Baker conclut également son communiqué de presse par la déclaration suivante: *«Tous les producteurs de carburant sont encouragés à poursuivre leurs propres développements. Nous aimerions que plusieurs carburants soient disponibles et qu'ils fonctionnent lorsqu'ils sont mélangés ensemble. Et la concurrence est toujours bonne pour les marchés».*

Vous trouverez un article de nos collègues de l'AOPA USA avec une interview sur YouTube en cliquant sur ce **lien**.

> «L'AOPA a toujours été critique vis-à-vis de la poursuite de l'utilisation de l'Avgas 100LL.»

Avgas en Suisse

Maintenant qu'il existe enfin une alternative, la mise à disposition de ce nouveau carburant sur les aérodromes constituera un défi logistique de taille. Il faudra également déterminer si les stations-service 100LL peuvent être utilisées sans autre pour d'autres types d'essence. Comme ce sujet concerne également l'ASA **(Association suisse des aérodromes)**, son directeur Jorge Pardo a informé son comité directeur à la demande de notre Philippe Hauser. L'ASA est tout à fait disposée à aborder le sujet avec AOPA Switzerland. Nous discuterons de la suite des événements avec Jorge Pardo.

> «Les États-Unis ou la FAA ont livré la marchandise, c'est maintenant à l'EASA de veiller à une solution rapide en Europe.»

Continental fait également avancer l'abandon du gaz de pétrole liquéfié au plomb

Le fabricant de moteurs Continental a déposé auprès de l'administration américaine de l'aviation civile (FAA) une demande visant à rendre possible l'utilisation d'essence aviation sans plomb dans certains moteurs à basse densité. L'initiative soutient le fonctionnement avec du carburant sans plomb des types UL91 et UL94 dans plus de 100 modèles de moteurs. L'entreprise considère le carburant sans plomb comme une transition dans une stratégie à long terme visant à atteindre une aviation plus durable. Selon l'étude, les moteurs fonctionnent comme prévu avec des carburants à faible indice d'octane.

Source: AOPA Germany Newsletter, IAOPA monthly Newsletter

Événement pour pilotes d'essai à Saint-Gall Altenrhein

Patricia Siebenmann, responsable de communication AOPA Switzerland

L'AOPA Switzerland organise un événement phare pour ses membres en collaboration avec Daher, AAL et SwissFly Aero.

L'AOPA Switzerland organise un événement phare pour ses membres en collaboration avec Daher, AAL et SwissFly Aero.

Fin juin, les membres de l'AOPA, les propriétaires suisses de TBM et les pilotes se sont réunis pour tester le TBM 940, faire des tours de piste avec un PC 7 ou un WACO, découvrir les dernières nouveautés de Garmin ou du motoriste Pratt & Whitney Canada, visiter le FFA ou tout simplement échanger dans un cadre détendu avec d'autres passionnés d'aviation. Pour couronner le tout, la «reine des vols en ferry» Margrit Waltz a fait une apparition. La bonne humeur de l'équipe française de Daher était contagieuse et le temps magnifique a également contribué à faire de cette journée une réussite. Lors des préparatifs de la veille, il avait encore plu à verse.
Le clou de la journée a été les vols d'essai très convoités avec les pilotes sélectionnés par Daher, qui avait mis un TBM 940 à disposition, en collaboration avec l'AOPA Switzerland.

Mais laissons la parole à nos pilotes d'essai.

Pilote d'essai de l'AOPA Timo Huber

Tout commence par un appel à candidature publié dans le Position Report de l'AOPA au printemps. J'ai immédiatement tapé sur le clavier et j'ai postulé pour cette mission sans savoir exactement quand, comment et où.
Le silence se prolonge jusqu'à ce que je reçoive début juin un e-mail m'invitant à participer à un événement à LSZR. La joie est grande. La frayeur est encore plus grande lorsque je constate qu'il s'agit d'une véritable collision de dates avec le calendrier familial. Grâce à un peu de chance, au talent d'organisateur et à l'habileté de négociateur, la famille compréhensive donne finalement l'autorisation de départ au père passionné d'aviation.

Le moment est enfin venu

Ce samedi-là, je me mets donc en route de LSPN à LSZR avec un Rockwell Commander. Le trajet en valait déjà la peine pour pouvoir m'asseoir

Timo Huber

«Un grand merci à l'AOPA et à Daher pour cette e xpérience 'once in a lifetime'.»

dans un TBM 960 au sol. C'est une sensation incroyablement agréable de prendre place dans un avion de la classe cabine.
L'équipage de Daher répond volontiers et patiemment à toutes mes questions, tandis que je trône comme un roi sur le siège PIC. Le temps passe ainsi très vite et le N940TB fait assidûment des tours de piste à l'extérieur.
Je suis prévu pour le dernier vol de la journée, avec deux autres pilotes AOPA. Nous échangeons un peu et passons le temps jusqu'à ce que ce soit notre tour le soir à 18 heures.
Comme il se doit pour un pilote d'essai, je suis assis à l'avant gauche. Le simple fait de démarrer la turbine est une expérience en soi. «My controls» et je roule avec le N940TB jusqu'au point d'arrêt. Peu après, j'ai le droit de donner de la poussée ou de pousser le powerlever à 70 % pour que l'auto-manette prenne le contrôle. Les performances en montée sont époustouflantes et la machine se pilote très facilement. Presque pas de différence avec la Rockwell, juste beaucoup plus de puissance. Après le level off, je vole des steep turns, des stalls et d'autres manœuvres qui servent à montrer le «flight envelope protection system». C'est très impressionnant de voir comment l'avion aide le pilote et évite les situations de vol dangereuses. Malheureusement, mon temps est passé trop vite et je pose à nouveau l'appareil sur la piste dans un beau flare. Un bref changement de place et je peux encore assister à deux vols en tant que pax auprès des autres pilotes de l'AOPA.
Après un grand merci à toutes les personnes présentes et des adieux chaleureux, je me mets en route vers «mon» avion.

Retour à la réalité

Moins d'espace, moins de puissance, moins d'avionique. Un sacré déclassement d'un TBM 940 à un AC114B. Les deux machines sont amusantes. L'une, je la pilote régulièrement, l'autre, une seule fois dans ma vie. Je suis extrêmement reconnaissant pour les deux.
Un grand merci à l'AOPA et à Daher pour cette expérience «once in a lifetime». J'en parlerai encore longtemps. Ce fut un honneur et une joie immense. Je me tiens volontiers à disposition pour d'autres demandes de pilotes d'essai et d'autres missions.

Pilote d'essai de l'AOPA Patrick Wetten

J'étais très enthousiaste lorsque j'ai lu l'appel de l'AOPA dans le rapport de position pour un vol d'essai d'un TBM. En tant que «av-geek» ou fanatique d'avions, c'était pour moi une chance unique de pouvoir rayer quelque chose de ma «bucket list», à savoir piloter moi-même un turbopropulseur. C'est pourquoi ma candidature pour cet événement a été envoyée moins de trente minutes après avoir lu l'article.
Quelques mois plus tard, ma joie était d'autant plus grande lorsque j'ai reçu l'invitation définitive à l'événement en question. Après une première étude du programme, l'impatience est

encore montée d'un cran. Une journée passionnante m'attendait avec des présentations de Garmin, Pratt & Whitney Canada, Daher, WACO, la FFA et bien d'autres.

Waiting for the flight

Ce 25 juin 2022, j'arrive à 9h15 à Saint-Gall Altenrhein, alors que mon créneau pour le vol TBM n'est prévu qu'à 17h00. Je ne m'ennuie pas pour autant. Dès l'arrivée, il y a déjà les premiers moments forts, les deux TBM (960 et 930) qui sont poussés dans le hangar pour être inspectés ou encore le badge personnel qui donne l'impression que l'on est une personne assez importante ce jour-là. Pendant que l'on peut admirer et explorer les avions, d'autres discussions intéressantes ont lieu avec les personnes de Garmin et de Pratt & Whitney Canada, qui sont ouvertes à toutes les questions des participants. En outre, des articles de merchandising seront généreusement distribués et de nouveaux contacts seront noués ou des contacts existants seront renouvelés ou approfondis.
À midi, Pratt & Whitney proposera un exposé intéressant suivi d'une discussion sur la nouvelle turbine à hélice PT6E-66XT installée sur le TBM 940, le premier turbopropulseur au monde équipé du FADEC.

Le vol d'essai

Après une longue attente et une certaine incertitude quant à l'obtention d'un créneau, le moment est enfin venu à 17h45. Notre groupe peut prendre place dans le TBM 940 et piloter le TBM sous les instructions très compétentes de Jean Pechabadens. Ce qui frappe en premier lieu, c'est la sobriété du cockpit. Les trois grands écrans Garmin G3000 sont clairement les éléments principaux qui constituent l'interface entre l'homme et la machine. En outre, on remarque immédiatement le régulateur de poussée noir. On ne trouve pas les habituelles couleurs supplémentaires rouge et bleu. C'est certainement l'une des nouvelles caractéristiques les plus impressionnantes du TBM et du moteur PT6E. La nouvelle commande FADEC séduit par sa simplicité, qui permet au pilote d'utiliser ailleurs la capacité qu'il consacrait jusqu'alors à l'utilisation du moteur, par exemple pour le scanning étendu. C'est à mon avis un progrès génial qui simplifie considérablement le travail des pilotes. Comme déjà mentionné, le reste du cockpit est très clair et minimaliste. Les quelques commutateurs encore présents sont rapidement expliqués et le démarrage du moteur est donc un jeu d'enfant.

Patrick Wetten

Runway 28 cleared for take off

Après un court temps de taxi, à 90 kts, c'est déjà le rotate et le gear-up, tous deux pilotés par les participants eux-mêmes. L'accélération et la performance en montée qui s'ensuit sont impressionnantes et n'ont rien à envier à celles d'un avion de ligne. Le pilotage extrêmement fin, qui permet des manœuvres précises tout en étant très docile, est également un grand plaisir. Après un court vol, nous arrivons dans la vallée du Rhin, où la démonstration de l'avion prend vraiment son envol. Les fonctions de sécurité intégrées sont définitivement le deuxième point important à prendre en compte. En plus d'un mode d'extinction d'urgence automatique en cas de dépressurisation, le TBM dispose également du «système Homesafe». Si le pilote n'effectue pas de saisie ou d'entrée de commande pendant deux minutes, le système se met en marche. Le premier mode, pour ainsi dire une condition armée, laisse au pilote une fenêtre de temps de 15 secondes avant que le système ne devienne complètement actif. En tant que pilote de ligne sur Airbus A320, je suis un peu jaloux lorsque Jean explique qu'en cas d'activation du système, que ce soit par la limite de temps mentionnée ci-dessus ou en appuyant sur le bouton «HomeSafe» situé au centre, le TBM se dirige de lui-même vers le nearest suitable Airport, y atterrit au moyen d'un GPS-Approach et émet également un Mayday sur la fréquence de la tour correspondante. Pour les OPS à pilote unique, de telles caractéristiques de sécurité représentent une augmentation non négligeable de la sécurité des opérations aériennes. Les autres systèmes que nous examinons sont, entre autres, la «fonction Autorecovery». Alors que le mot-clé recovery me fait immédiatement penser à notre formation Upset-Recovery chez SWISS et que je commence déjà à dérouler les procédures, Jean appuie simplement sur le bouton poussoir correspondant dans la première spirale de nose-down et le pilote automatique, désormais activé, intercepte proprement et élégamment l'avion et le ramène à un vol horizontal stable. Certes, il faut mentionner ici que le métier de pilote appris, dans lequel de telles récupérations font partie du programme standard, ne peut pas être remplacé par de tels systèmes, car en fin de compte, de tels systèmes peuvent aussi présenter des erreurs, mais il est indéniable que, selon la devise «Best use of Equiment», de tels systèmes augmentent finalement la sécurité de l'aviation d'affaires. Un commentaire passionnant de Jean à ce sujet: «Chez moi, un nouvel élève-pilote doit d'abord pouvoir maîtriser et contrôler l'avion sans tous ces systèmes et ce n'est qu'ensuite, à la fin de la formation, que j'initie le ou la pilote aux systèmes de sécurité».

«Après un court taxi time, à 90 kts, il est déjà temps de rotate et de gear-up, le tout piloté par les participants eux-mêmes.»

Après quelques virages en palier et une reprise de décrochage qui met à nouveau en évidence la docilité de l'avion, nous entamons l'approche d'Altenrhein.
Une fois de plus, la simplicité du TBM saute aux yeux. L'approche et l'atterrissage se déroulent sans grande difficulté, ce qui est pour moi la toute première @controls d'un turbopropulseur.

Conclusion

La comparaison avec l'avion de ligne a été pour moi la plus passionnante. L'Airbus avec son système fly-by-wire ainsi que le contrôle vectoriel est déjà une bonne chose, mais le TBM est quand même beaucoup plus cool. Comme je l'ai déjà mentionné, l'utilisation et le pilotage sont intuitifs et précis, de sorte que l'appareil peut être piloté sans problème par tout un chacun. Les caractéristiques de sécurité apportent une sécurité supplémentaire, de sorte que l'on peut décoller en toute tranquillité avec le TBM 940 pour son prochain voyage d'affaires ou d'affaires, avec des performances impressionnantes.

Pilote d'essai de l'AOPA Jonatan Carvalhais

En tant que jeune instructeur de vol avec environ 500 heures d'expérience de vol, principalement sur des moteurs à piston, c'était un honneur pour moi de pouvoir participer au vol d'essai. Le TBM 940 est un excellent avion de voyage pour les passagers comme pour les pilotes. La cabine passagers offre suffisamment de place à 4 personnes pour voyager confortablement pendant plusieurs heures. Les sièges sont très confortables et d'une finition raffinée. Les bagages sont rangés à l'arrière de manière à pouvoir y accéder à tout moment.

Cockpit ordonné et clair

Installés dans le cockpit, on remarque tout de suite les trois grands écrans Garmin. Ils sont équipés de la dernière génération de Garmin G3000, y compris le système HomeSafe (Garmin Emergency Autoland). Les écrans offrent suffisamment de place pour tous les paramètres de vol importants sans être surchargés, tout en restant bien lisibles. Après la mise en route du cockpit, nous avons pu démarrer la turbine, une procédure que TBM a également rendue aussi simple que possible. On met la pompe à carburant et l'allumage en mode automatique, et on peut ensuite déclencher la séquence de démarrage avec un autre levier. L'électronique règle le démarrage de manière autonome. Comparé à un C 172, le TBM 940 est facile à démarrer. L'accélération au ralenti offre déjà suffisamment de puissance pour le roulage, il n'y a donc pas besoin d'accélérer davantage.

Jonatan Carvalhais

«Comparé à un C 172, il est facile de faire décoller le TBM 940.»

Sur la piste, flaps position 1, heading checked, on met la turbine à 50 % et on clique sur auto-manette, le TBM accélère de lui-même à 100 % et à 90 kts, je commence à faire tourner l'avion, il décolle tout de suite et on a l'impression d'être sur un Mooney avec beaucoup de puissance. Je monte à 3000 ft par minute jusqu'à 7500 ft et je peux faire quelques tours. C'est étonnant comme l'avion est facile à piloter à la main. La sensation est agréable. On sent toujours la puissance de la turbine. Je remarque que je suis assis dans un avion sportif et qu'il offre pourtant un luxe énorme. Si l'on connaît le Garmin G1000 ou la série GTN, on comprend intuitivement le G3000, si bien que je confie l'avion entièrement au pilote automatique. Il est ainsi très agréable de voler en IFR avec un seul pilote. Et avec la fonction HomeSafe, les passagers peuvent aussi faire atterrir l'avion de manière autonome en cas d'extrême urgence. Nous entamons maintenant la descente, Throttle Idle et vlan, avec un taux de chute de 4000 ft, nous descendons rapidement à 2500 ft pour l'approche visuelle. Grâce à la cabine pressurisée, nous ne ressentons aucune pression dans les oreilles. Nous pouvons également maintenir la vitesse à près de 250 kts, les grandes pales d'hélice génèrent suffisamment de résistance en mode idle pour que l'avion n'accélère pas trop vite. En finale, nous sortons encore le Gear et les Flaps et nous posons à environ 75 kts. L'atterrissage est facile, comme avec une SEP, et la poussée d'inversion nous permet de nous immobiliser rapidement. Nous roulons lentement jusqu'au hangar. Malheureusement, le vol est déjà terminé. C'était tout simplement génial. Pour moi, c'est le meilleur avion de tourisme pour voyager en Europe.

Pilote d'essai de l'AOPA Laurent Schuler

Ce 25 juin 2022, je me suis levé tôt: la météo s'annonçait magnifique et le programme était chargé: la journée devait commencer dès 9 heure à Altenrhein et je devais donc décoller dès l'ouverture de l'aéroport de Lausanne si je voulais arriver à temps. A 7h55, je recevais la Clearance de Genève et à 8h02 je décollais.

Le vol en direction de Saint-Gall se passa sans encombre et après une magnifique approche sur la Lac de Constance, je posais mon Cessna sur la piste de LSZR.

Intérieur spacieux

Je trouvais rapidement le lieu de la manifestation et à peine arrivé, je suis attrapé par Marc Duchesne avec lequel j'avais déjà eu quelques contacts par courriels. «Salut Laurent, j'ai pu avancer ton tour si tu veux partir tout de suite en vol!» En effet, comme je devais rentrer à Lausanne et arriver avant 20h, je lui avais demandé de pouvoir faire mon vol le plus tôt possible. Et nous voilà déjà en train de marcher sur le tarmac en direction de ce parfait objet du désir (de pilote) qui se présente devant nous. Le TBM 940 est là et arborait fièrement ses attributs: ligne racée, museau proéminent, corps taillé comme celui d'un cheval de course couronné par cette magnifique hélice à cinq palles particulièrement imposante! Le pilote dispose de sa propre (petite) porte pour accéder à son poste, alors que les passagers disposent d'une large entrée directement dans la partie arrière. J'ai pris place à l'arrière. La cabine est assez exigüe, pas très haute et c'est clair que pour les grands gabarits, les déplacements entre les sièges ne sont pas très aisés. Ceci étant, une fois assis, le confort est là: il y a de la place pour les jambes l'on ne se sent pas à l'étroit.

Laurent Schuler

L'instructeur explique la mise en marche: il suffit d'appuyer sur un bouton et tout se passe ensuite automatiquement! Les contrôles avant le départ sont aussi automatiques! L'avionique provient de Garmin et l'on retrouve rapidement ses

«ligne racée, museau proéminent, corps taillé comme celui d'un cheval de course couronné par cette magnifique hélice à cinq palles particulièrement imposante!»

marques si l'on connaît ce gendre de système, notamment les autopilotes. Il y a toutefois une particularité sur cet avion: l'auto-manette qui régule automatiquement la puissance du moteur pour maintenir la vitesse sélectionnée, comme sur un avion de ligne.
Nous voilà déjà aligné sur la piste et le pilote met la manette en avant! La turbine monte en puissance et les roues quittent rapidement la piste. Avec ses 850 chevaux, elle permet au TBM de monter sans difficultés à 2000 pieds/minute, avec le plein complet et 5 personnes à bord (et pas des petits gabarits). Nous voilà rapidement arrivés dans la zone d'essai et l'instructeur nous fait une démonstration des caractéristiques de l'avion: protection de l'enveloppe, gestion de l'avionique, performances de vol, etc. Ici, à l'approche du décrochage, il n'a pas d'action sur les commandes de vol, mais l'avion met automatiquement de la puisse pour maintenir la vitesse minimale.

Changement de pilote

De retour au sol, changement de pilote et je me faufile non sans difficultés au poste de pilotage depuis la cabine, ce qui n'est pas une mince affaire pour quelqu'un qui mesure 185 cm. Au sol, le guidage de l'avion ne présente aucune difficulté. Arrivé sur la piste, je constate que l'accélération est puissante. La vitesse de décollage est vite atteinte et l'appareil quitte le sol sans difficultés. Les commandes sont légères et répondent immédiatement avec précision aux sollicitations. Une fois en vol, l'avion gère seul la puissance en fonction de ce qui est nécessaire ou de la vitesse sélectionnée. Arrivé à l'altitude d'essai, je peux faire quelques virages et réalise que les commandes sont extrêmement bien équilibrées et légères. L'avion est facile à piloter et c'est un vrai plaisir de pouvoir le manœuvrer dans les trois dimensions. C'est déjà le moment

« En résumé, je dois dire que j'ai été particulièrement surpris par la simplicité de la gestion de la turbine et de la puissance en général grâce à l'auto-manette. »

de retourner se poser. Ici encore, l'auto-manette facilite grandement la tâche: il suffit d'afficher la vitesse d'approche et l'avion ajuste la puissance pour que la vitesse soit maintenue. Ainsi, l'action de sortir le train d'atterrissage et les flaps ne nécessite pas de compenser la puissance: l'avion s'occupe seul de maintenir la vitesse d'approche. Il me reste plus qu'à me concentrer sur l'approche. L'arrondi se fait sans difficulté: les commandes sont légères jusqu'au touché de roues. Le freinage se fait avec le reverse uniquement et nous voilà de retour sur le parking où je dois malheureusement céder ma place.

Least but not last

En résumé, je dois dire que j'ai été particulièrement surpris par la simplicité de la gestion de la turbine et de la puissance en général grâce à l'auto-manette. L'avion se pilote avec simplicité et plaisir. Concernant les points «négatifs» je relèverai l'absence d'une possibilité de mettre la turbine en mode économique lorsque l'on attend au sol, ce qui engendre une consommation importante, et la visibilité du poste de pilotage qui est assez limitée. En revanche, Les performances de l'avion sont très impressionnantes, que ce soit en termes de vitesses de croisière ou ascensionnelle. Les commandes sont fines et très équilibrées. J'ai pu constater que Daher présente ici un produit très abouti qui est une vraie bête de course tout en étant confortable. Je remercie vivement l'AOPA et Daher d'avoir permis un tel vol.

Margrit Waltz

Margrit Waltz, l'une des pilotes de ferry les plus expérimentées au monde, est une personnalité fascinante. Pourtant, elle se présente sans aucune arrogance. Nous l'avons ainsi rencontrée lors de la manifestation TBM à Saint-Gall Altenrhein. Ce qui ne va pas de soi vu son agenda chargé. Le lendemain, elle s'est envolée pour Hambourg afin d'enregistrer une émission de télévision, puis pour Tarbes afin de prendre en charge le prochain TBM pour un vol ferry.
Née en Allemagne et vivant en Pennsylvanie, la pilote travaille dans l'aviation générale depuis 45 ans. En 1991, Waltz a été l'une des premières pilotes à traverser l'Atlantique avec un avion de la famille TBM pour le compte de Daher. Depuis, elle a livré plus de 200 TBM en Amérique du Nord. C'est pourquoi elle est étroitement liée à la famille des TBM à succès. Elle a également transporté d'autres avions en Afrique, en Asie et en Australie. En mai 2021, Margrit Waltz aura effectué son 900e vol Ferry. Elle pense maintenant à arrêter, car elle le doit à son mari, dit-elle.

Margrit Waltz juste avant sa sortie avec un PC-7. *Photo: AOPA*

International News & IAOPA

L'ancien président de l'EAA Tom Poberezny décède le jour de l'ouverture du salon AirVenture à Oshkosh

L'Experimental Aircraft Association d'Oshkosh pleure l'ancien président de l'EAA, Tom Poberezny.

Poberezny est né le 3 octobre 1946 dans une famille d'aviateurs. Son père, Paul Poberezny, a fondé l'EAA. Tom a succédé à son père en tant que président de l'organisation et a occupé cette fonction de 1989 à 2010.

«Il ne nous a pas échappé que le décès de Tom est survenu le jour de l'ouverture de l'EAA AirVenture Oshkosh, l'événement qu'il a mené à une renommée mondiale en tant que président depuis les années 1970», a déclaré le président de l'EAA Jack Pelton dans un communiqué. *«Il nous manquera beaucoup, mais plus important encore, nous nous souviendrons de tout ce qu'il a fait pour l'EAA et l'aviation».*

Poberezny a été président de l'EAA de février 1989 jusqu'à son départ à la retraite d'AirVenture en août 2011.

Tom Poberezny *Photo: Oshkosh Northwestern*

L'aéroport d'Innsbruck prévoit d'introduire des taxes en fonction des émissions

Les vagues s'élèvent actuellement au sein de l'AOPA. La raison en est une lettre d'Innsbruck. Celle-ci indique que, nous citons: «la Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. a l'intention d'étendre son règlement sur les redevances, valable à partir du 1er janvier 2023 en vue de la protection de l'environnement, à des redevances d'atterrissage dépendant des émissions».

Ils demandent donc à tous les détenteurs de communiquer leurs valeurs de NOx et les données des moteurs par avion. Dans le cas contraire, une redevance forfaitaire sera prélevée à partir du 1er janvier 2023. Notre directeur général Philippe Hauser est déjà en contact actif avec l'AOPA Germany et l'AOPA Austria, car il n'est pas acceptable que certains aérodromes introduisent de nouvelles taxes et que de telles procédures fassent école.

E-Magazine with weekly international news

Are you interested in news about AOPA and GA outside of Switzerland? AOPA e-Pilot will bring you news, flying adventures, safety tips and advocacy updates in English every Friday. Sign up **here**.

Online videos and more

We don't know about you, but we always have the feeling, that we could spend more time up in the air. 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**.

Petites annonces

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

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

Zu verkaufen: Halteranteil an Piper Super Cub

Halteranteil an Piper Super Cub PA-18-180P, Gepflegtes Gletscherflugzeug, Cruise 90-100miles, stationiert in LSZM. Baujahr 1957, Zelle 7'000h; Engine & Prop. ca 500h; Preis auf Anfrage.
Kontakt: Christian Peter, cpflight@bluewin.ch

Zu verkaufen: TBM700C2

EADS Socata, TBM700C2, Year 2005, MSN 342, TT ca. 860, Cycles / Landings ca. 845, dual EFIS: EADI, EHSI Bendix King, 2 Garmin GTN-750, GTX330D / GTX327 Transponder, Bendix King KMD 850 (MAP, WX, TFC, TERR, AUX), King KR-87 TSO ADF, King KN-63 DME, Garmin GMA-35 RX Marker, King KMH-920 EGPWS, King RDR200 WX Radar ART 2000, King KRA-405B, Artex ELT C406-1, King KMH-820 TCAS, RVSM P&W PT6A-64 : HSI AUG 2019 @ TT 725 by Prime Turbine (ITT exc.), Hartzell HC-E4N-3: REV MAR 2019, Noise Class D, 79,6 dB(A), MTOM 3354 kgs, like new condition, 3 private owners only, no trainig aircraft, no charter aircraft, fresh from annual inspection, USD 1'825'000.00 (VAT dep.on deal) bidding sale process.
Kontakt: Thomas Hiestand, thomas.hiestand@aviatis.ch, +41 79 373 67 64

Zu verkaufen: 1/4 Halteranteil Piper Malibu

1/4 Halteranteil an Piper Malibu PA-46-310P, Gepflegte Reisemaschine mit Druckkabine, Cruise 180-200kts @17.5G, stationiert in LSZF. N-Imm.,Baujahr 1987, Zelle 6'300h; Engine & Prop. ca 600h; Preis auf Anfrage. Kontakt: Andreas Thut, athut@bluewin.ch 076 778 1167

Zu verkaufen: Ersatzteile

für Piper, Cessna, Diamond, beech u.a. Zu verschenken. Mehr Infos auf https://www.wingscout.net/parts-shop – Ruedi Burgstaller, burgstaller@wingscout.ch

Zu verkaufen: UL Gyrocopter

Cavalon von Autogyro Rotax ULS 912 (100PS), TT 606h, jg 2012, side by side, hangariert, Cockpitpanel Standard, f.u.n.k.e ATR 833, SSR f.u.n.k.e TRT 800, Landelicht + NAV/Strobe D-Registriert, Einflugberechtigung Schweiz (verzollt), Preis Euro 54'800
Eveline Janser, +41 79 407 49 70, e_janser@bluewin.ch

For Sale: 1/3 part of Cessna 182P IFR at LSGL
total 3050h, engine 200h (factory rebuilt in 2019), new MT-prop 3 blades (noise class D), new paint, new windshield, new carpet, led lights and strobes IFR certified (2 G5, GNC355a, 3 axes autopilot GFC500, DME, ADF, VOR & ILS 2 x 8.33 com, bluetooth audio panel GMA 345) long range tanks (6 hours at cruising power), oxygen for 4. Can cruise up to FL 150
For futher infos contact 079 413 15 92

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

Zu verkaufen: Clarity Aloft In-Ear Headset
Clarity Aloft In-Ear Headset zu verkaufen. Kaum gebraucht. Inkl. optionalem Headset Adjustment Strap, falls es zu gross ist. Kann im Birrfeld übergeben werden oder per Post geschickt. CHF 350.–
Fabian Hummel, 078 823 03 43, fhu@gmx.li

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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