AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Édition 282 – Hiver 2022

« En safari aérien en Afrique du Sud. Une expérience inoubliable! »

page 11

Photo: Timo Huber

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	7
Reportage: safari aérien en Afrique du Sud	11
Reportage: Voler en Californie	14
Reportage: Voler en Grèce	18
International News	21
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 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.

Editorial

Rétrospective et Noël 2022

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

Une fois de plus, une année touche à sa fin et nous montre à tous comment le temps avance inexorablement. C'est l'occasion traditionnelle de se remémorer les bons moments et d'oublier les moins agréables. Malheureusement, la situation politique, économique et sociale actuelle ne facilite pas les choses. Et pourtant j'essaie de commencer par le beau.

Si les dernières années ont montré quelque chose, c'est la résilience de l'aviation privée telle que nous la pratiquons. Je trouve certes ce mot horrible et je voudrais qu'il soit compris ici dans ce sens: Le caractère unique de l'aviation, sa persévérance dans les périodes de turbulences les plus graves et la capacité des pilotes à pratiquer le vol même dans les moments difficiles et sous la pression de toutes parts. Chez nous, par exemple, l'aviation générale n'a jamais été interrompue depuis le début de Corona. Contrairement à d'autres pays, nous avons toujours pu voler en Suisse et ainsi maintenir et entraîner nos compétences de pilotes. La liberté au-dessus des nuages a été notre motivation pour le reste du temps sous les mêmes. Cela n'allait pas de soi et n'est toujours pas possible, notamment grâce à l'attitude flexible, compréhensive et ouverte de l'OFAC et de la politique à cet égard. Il va de soi que les restrictions imposées ont été respectées par tous les pilotes.

L'AOPA Switzerland et l'IAOPA

Ces dernières années, notre aviation privée a continué à montrer l'importance de l'intégration internationale de l'AOPA Switzerland dans l'IAOPA et donc dans l'environnement européen et mondial. En tant qu'AOPA Switzerland, nous avons pu apporter des contributions importantes à l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale, l'«ONU» de l'aviation), à l'AESA/EASA (European Aviation Safety Agency, l'«OFAC» européen) et à d'autres organisations européennes. Notre directeur Philippe Hauser a par exemple obtenu au niveau européen que des fréquences soient prochainement libérées dans toute l'Europe pour les communications radio entre les avions GA. Ce qui était autrefois la «fréquence tchatcher» obtiendra ainsi le statut officiel de fréquence de communication air-air pour les pilotes. Une étape importante pour la sécurité du trafic aérien.

Réseau international

Nos Fly Outs – un signe tout aussi important de notre attachement à l'international – étaient

plus importants que jamais par les temps qui courent. Nous n'avons dû les annuler qu'en 2020, mais ils ont ensuite repris, affichant à chaque fois complet et remportant un grand succès. Au lieu de nous enfermer, nous avons visité d'autres pays, rencontré des pilotes, des passionnés d'aviation et des personnes intéressées par l'aviation, échangé des idées, entretenu les contacts internationaux, vécu le meilleur de la culture et de la gastronomie. Le Fly Out 2021 nous a conduits en Hollande, celui de 2022 en Italie. Je suis à chaque fois impressionné par la solidarité inconditionnelle dont nous avons bénéficié à chaque endroit de la part des AOPA nationales, des pilotes, et cette année, nous avons tous particulièrement retenu l'accueil du maire de Folignio. Sur un aérodrome ouvert et magnifique, sous un soleil radieux, le maire nous a accueillis officiellement avec une écharpe et un discours. En tant que pilote de vol à voile acrobatique, il savait de quoi il parlait. Il n'a même pas mentionné le fait qu'en tant que paraplégique, il avait dû faire un dur procès contre l'État, entre autres, pour obtenir sa licence, car il regardait vers l'avant et dans les airs avec un enthousiasme qui nous a emportés.

Photo: Roland Kaps-Becker

« Notez l'altitude de l'aéroport! »

Le rapport sur le vol en Californie à la page 14

Succès de la collecte de dons pour l'Ukraine

De bonnes nouvelles nous sont également parvenues de l'AOPA USA, parmi lesquelles s'est distinguée celle selon laquelle la FAA (l'autorité de surveillance aérienne américaine) a enfin, enfin, certifié le carburant sans plomb pour tous les moteurs. Il y a donc des chances que le 100LL actuel puisse être remplacé sans problème dans un avenir proche. Nous recherchons maintenant des fabricants et des importateurs européens pour que cela puisse se faire sans transition. Nous restons à l'écoute.

Dans cette situation catastrophique, la solidarité manifestée par de nombreux membres à l'occasion de la collecte de dons pour l'Ukraine a été gratifiante (si et dans la mesure où cela peut être dit). Ainsi, la collecte de dons en faveur de l'Ukraine a été un succès total. Les dons ont permis à notre partenaire, l'AOPA Pologne, d'acheter sur place, jusqu'au dernier franc, du matériel médical d'urgence qui a ensuite été transporté par l'AOPA Ukraine sur des routes aventureuses vers les régions sinistrées pour y être utilisé conformément à sa destination. Les réactions reconnaissantes des bénéficiaires nous ont montré que toute aide est importante.

Il y aurait encore beaucoup à dire, mais cela dépasserait le cadre d'une rétrospective. Vous trouverez de plus amples informations dans ce rapport de position, sur notre site Internet ou au plus tard lors de l'assemblée générale 2023.

Dès la fin de l'année 2020, j'ai exprimé l'espoir que 2021 soit meilleure. Fin 2021, nous avons constaté que la situation était bien pire. Puis 2022 a fait exploser tout ce que nous connaissions et a bouleversé notre compréhension de l'Europe, du monde et de la Suisse, et ce en profondeur.

Entre optimisme et sentiment de fin du monde

Nous voici à la fin de l'année 2022. Sans tomber dans le pessimisme de la fin du monde, force est de constater que la spirale du négatif, loin d'avoir perdu de sa vitesse, s'est plutôt accélérée. Nous oscillons sans cesse entre la fin du monde d'un côté («demain, tout sera cassé et perdu») et les optimistes («les choses s'améliorent et demain tout ira bien»). La raison, le sens de la mesure et le sens des réalités se sont perdus. Ainsi, l'aviation générale, coincée entre la microgestion de la Confédération (exemple: température intérieure proposée d'au moins. de 7°C dans le réfrigérateur) et les «programmes financiers pour tous» qui se chiffrent en milliards, a du mal à faire entendre sa voix et à défendre la mesure et le pragmatisme. Mais cela ne nous empêchera pas de nous engager avec persévérance pour nos membres en particulier et pour l'aviation générale en général au cours de l'année à venir.

Dans cet esprit, je vous souhaite beaucoup de santé, de succès, de joie et toujours assez d'air sous vos ailes et vous remercie, au nom du comité, pour votre fidélité et votre soutien en 2022, ce qui a été particulièrement important pour nous et pour l'aviation générale. Espérons que nous allons et pourrons nous retrouver le plus nombreux possible sur les aéroports en 2023. A bientôt et bonne année!

Avec mes meilleurs vœux

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

Nouvelles & Manifestations

Patricia Siebenmann, responsable de communication AOPA Switzerland

AOPA Flight Safety Seminar 2023

Les derniers événements ayant dû être organisés en ligne pour des raisons connues, nous sommes d'autant plus heureux d'annoncer le prochain séminaire de sécurité des vols, qui se déroulera en direct. Juste à temps pour le début de la saison de vol.

Date: 4 mars 2023
Horaire: de 09h00 à 16h00 environ
Lieu: Windisch dans le canton d'Argovie

Le programme sera communiqué ultérieurement.

AERO Friedrichshafen 2023

Le salon international de l'aviation aura lieu l'année prochaine du mercredi 19 au samedi 22 avril. L'AOPA Switzerland y sera à nouveau représentée.

Le vingtième TBM 960 a été livré

L'avionneur français de Tarbes a livré son vingtième TBM 960. Jusqu'à présent, la dernière génération de turbopropulseurs a été principalement livrée à des clients outre-Atlantique: 17 exemplaires aux États-Unis et trois sont restés en Europe pour y voler. Outre le HomeSafe Autoland, les caractéristiques les plus importantes sont le moteur à commande électronique PT6E-66XT de Pratt &Whitney Canada et l'hélice à cinq pales de Hartzell appelée Raptor.

Johnie Weems en compagnie de Margrit Waltz lors de la réception du 20e TBM 960 livré par Daher. Il l'a également accompagnée lors du vol de convoyage transatlantique. *Photo: Daher*

Premier TBM 960 livré en Suisse

Peu avant la clôture de la rédaction, Daher a annoncé la première livraison d'un TBM 960 enregistré en Suisse. Celle-ci a été réceptionnée par Paolo Buzzi-Jonsson, partenaire fondateur et membre du conseil d'administration de Swissquote et membre de l'AOPA. Buzzi (à gauche sur la photo) a déjà eu l'occasion de se familiariser avec le TBM 930, avec lequel il a parcouru le monde en compagnie de son épouse. Avec ce TBM 960, le nombre de TBM stationnés en Suisse passe à 12, ce qui, selon le constructeur, est un chiffre impressionnant pour un pays de seulement 8,7 millions d'habitants. Après avoir terminé l'entraînement de transition sur son nouveau TBM 960, Buzzi prévoit une expédition aérienne à l'autre bout du monde – plus précisément en Nouvelle-Zélande.

Photo: Daher

Suggestions de livres

Regula Eichenberger

Le livre «Über den Wolken» de Regula Eichenberger, présenté en novembre, est déjà devenu un best-seller et se trouvait, au moment de la clôture de la rédaction, à la 7e place des livres spécialisés vendus en Suisse. Si vous souhaitez assister à une lecture en direct de Regula Eichenberger, vous pourrez le faire à partir de janvier 2023, lorsqu'elle partira en tournée de lecture avec d'autres auteurs suisses. Vous trouverez des informations à ce sujet sous **lien**.

Si vous souhaitez commander ce livre ou notre autre recommandation de livre «Angst und Ohnmacht» de Heidi Affolter-Eijsten à un prix avantageux, vous trouverez les informations nécessaires sur notre site internet AOPA dans le shop **Shop**.

Zurbuchen quitte la NASA

A la fin de l'année, le Suisse Thomas Zurbuchen (né en 1968) quitte la NASA. En tant que chef du département scientifique, il a supervisé près de 100 missions. Pendant son séjour à la NASA, il a contribué à 36 nouvelles missions, dont Dragonfly, SPHEREx et la Mars Sample Return Mission. Zurbuchen a obtenu son master et son doctorat en physique à l'université de Berne. Après six années intenses, le moment est venu pour lui de changer, a-t-il déclaré récemment dans une in-

Photo: NASA/Bill Ingalls

terview accordée à la NZZ. Parmi les nombreuses distinctions qu'il a reçues, on compte plusieurs prix de la NASA, l'admission à l'International Academy of Astronautics, l'Outstanding Leadership Medal en 2020, le Presidential Rank Award en 2021 et la Distinguished Service Medal en 2022.

« Si quelqu'un de Heiligenschwendi parvient à devenir directeur scientifique de la Nasa, alors chaque personne peut vraiment réaliser ce dont elle rêve. »

Zurbuchen dans un entretien avec NZZ

Un autre Suisse se rapproche de son rêve d'enfant

Après plus de 40 ans, un Suisse a enfin été choisi pour devenir astronaute.

Après le Vaudois Claude Nicollier, ce jeune homme de 33 ans pourrait être le deuxième Suisse à aller dans l'espace. Dès le printemps prochain, Marco Sieber commencera sa formation de base au Centre européen des astronautes de l'ESA à Cologne. Elle dure douze mois et doit permettre à Sieber d'être prêt pour des missions vers la Station spatiale internationale et au-delà. La nouvelle classe d'astronautes comprend des astronautes professionnels et des membres de la réserve. Sieber fait partie des cinq astronautes professionnels. Originaire de Burgdorf, il a étudié la médecine à Berne et exerce en tant qu'urologue. Pendant son temps libre, il est pilote privé ou parachutiste.

Photo: ESA European Space Agency

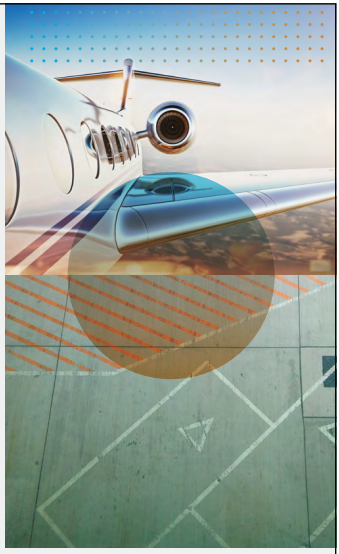
Le Junkers A50 Junior obtient la certification ULM en Allemagne

Le 25 novembre, Junkers Flugzeugwerke AG de Sankt Gallen Altenrhein a reçu l'homologation du DULV (Association allemande de vol ultra-léger) pour son dernier modèle, l'A50 Junior. Nous l'avions présenté dans notre Position Report l'été passé. Le Junkers A50 Junior original avait décollé pour la première fois il y a 93 ans, en février 1929, et 69 exemplaires au total avaient été construits jusqu'en 1930. La réplique est désormais un peu plus légère, avec une masse à vide de 355 kilogrammes. Il est propulsé par un moteur Rotax 912 iS à quatre cylindres refroidi par liquide de 73,5 kW (100 ch), qui transmet sa puissance à une hélice bipale MTV-33-IA de MT-Propeller. Le cockpit est équipé d'un Glass Cockpit Garmin G3X. Les deux occupants sont assis dans le fuselage élancé, l'un derrière l'autre, dans un cockpit ouvert, ce qui permet une sensation de vol particulièrement originale. Junkers Flugzeugwerke vend les 29 premiers exemplaires pour 179.000 euros.

Photo: Junkers Flugzeugwerke AG

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

Safari aérien en Afrique du Sud

Photos et texte: Timo Huber

Une expérience incroyable

Un rêve de longue date s'est réalisé cet été pour ma famille et moi. Nous avons pu vivre un safari aérien en Afrique australe.

La joie était immense lorsque, après deux reports dus à Corona, nous avons enfin pu décoller de Wonderboom (près de Johannesburg) en juillet à bord d'une Cessna 206. J'avais déjà obtenu la licence sud-africaine nécessaire en 2019. Pour cela, il faut passer un examen de droit aérien africain et effectuer un vol d'examen.

Avec ma femme et deux adolescents à bord, nous avons pris la direction de la frontière namibienne lors du premier vol.

A la radio, le calme règne déjà peu après le décollage. Une fois sorti de l'espace aérien autour de Johannesburg, le contact avec un service au sol devient facultatif, voire impossible. Il n'y a pas d'espaces aériens contrôlés à des kilomètres à la ronde et la réception des fréquences d'information disparaît rapidement.

Pas de problème. Nous sommes bien préparés et facilement localisables en cas d'urgence grâce au tracker satellite.

A propos de bonne préparation :

Tout le voyage a été organisé pour nous. Cela signifie que l'avion a été préparé, l'itinéraire planifié, les hébergements réservés et les droits de survol obtenus. Markus Möllmann de Bushpilots propose un package complet.

La veille du départ, nous avons discuté ensemble de tout l'itinéraire. A quoi faut-il faire attention en matière de vol, où peut-on voir quelque chose d'intéressant «en vol», comment fonctionne le ravitaillement en carburant et bien d'autres choses encore.

> «Après un low pass pour vérifier l'état de la piste, nous atterrissons loin de la civilisation sur une piste de gravier.»

Nous étions donc parfaitement préparés, mais nous ne savions pas vraiment ce qui nous attendait. Nous n'avions délibérément pas fait de recherches sur Internet. Les surprises ont été d'autant plus grandes sur place.

En route pour la première destination

Dès le premier arrêt - il ne s'agissait en fait que d'une nuit, le temps ne permettant pas de faire autrement -, nous avons été époustouflés. Nous avons atterri sur une piste de gravier, à 100 mètres d'une grande propriété. Le propriétaire est venu nous chercher et nous a conduits à l'hébergement. Aménagé avec amour et très bien entretenu, le Dundi Lodge est un bon début pour notre voyage. Nous nous installons dans les chambres et nous demandons si nous allons continuer dans le même style les dix-huit prochains jours. Autant le dire tout de suite, ça a continué comme ça.

Le lendemain, nous partons pour notre premier «vrai» arrêt. Après un low pass pour vérifier l'état

de la piste, nous atterrissons loin de la civilisation sur une piste de gravier. Une jeep de safari nous y attend déjà. Le chauffeur nous salue tous aimablement par notre nom. C'est incroyable! La première chose qui nous est offerte est une boisson fraîche, avant que le guide ne charge nos bagages dans la jeep. Nous sommes enthousiastes, subjugués et en même temps très heureux. Dans la jeep ouverte, nous roulons 10 minutes jusqu'au Fish River Lodge. Les enfants jubilent, tout le monde s'amuse pendant le trajet.

Arrivés à destination, nous voyons un bâtiment principal et 20 petits bungalows, qui sont tous situés directement au bord du canyon. Donc 40 hôtes au maximum. Actuellement, ils ne sont que 16, nous compris. Tout est très personnel et familial. Nous ne pouvons pas nous empêcher d'être étonnés.

Juillet est l'hiver en Afrique et la nuit, il fait sensiblement plus frais. C'est donc avec une joie immense qu'après le délicieux dîner, de retour au bungalow, nous avons trouvé les bouillottes chaudes dans nos couvertures. Incroyable! Le luxe à l'état pur.

Observation de la faune depuis l'avion

Après deux nuits, notre voyage se poursuit. Sossusvlei et ses immenses dunes de sable, Damarland avec ses éléphants et ses girafes, le pan d'Etosha avec ses tigres et ses rhinocéros, le delta de l'Okavango avec ses hippopotames et deux autres arrêts. Chaque escale était incroyable et unique en son genre. Le luxe à l'état pur. Pas avec du faste et du glamour, mais avec le charme africain, des paysages de rêve et une cordialité sincère. Partout, nous nous sommes sentis accueillis du fond du cœur et non comme un invité parmi d'autres. De nombreuses petites choses ont rendu notre voyage si incroyable. Un guide vient spontanément nous chercher le soir à 21 heures avec sa jeep de safari parce qu'il a entendu un lion rugir à proximité du camp. Là, un guide prend les plus belles photos de famille de nous. Au lieu suivant, un incroyable dîner est préparé pour nous quatre, nous sommes les seuls hôtes du lodge, au milieu de la brousse. Ai-je déjà dit «incroyable»? Nous avons visité 8 lodges différents, dans lesquels nous avons passé deux nuits chacun. Dans chaque endroit, nous aurions facilement pu «tenir» trois ou

Vol au-dessus des flamants roses

Nos moyens de transport préférés

quatre nuits. Mais le temps et le budget nous ont imposé un certain cadre.

Ah oui, nous avons aussi pris l'avion. Environ 30 heures au total avec le ZS-DIT. Là aussi, nous avons vécu une expérience extraordinaire. L'itinéraire nous a conduits dans le sens des aiguilles d'une montre le long de Johannesburg, en direction de la côte namibienne. Nous l'avons suivie en direction du nord. A mi-hauteur, nous nous sommes dirigés vers l'est en direction du Botswana, puis nous sommes revenus à Johannesburg.
Du point de vue de la navigation, rien ne va sans GPS. De nombreux aérodromes ne figurent dans aucune base de données Garmin et doivent être trouvés à l'aide de coordonnées.

La grande liberté
Voler en Afrique australe est en principe simple et sans stress. Sur l'ensemble de l'itinéraire, il n'y a que peu d'aérodromes contrôlés. S'il faut tout de même utiliser la radio, la communication est comme on la souhaite et comme on la connaît chez soi. Elle est compréhensible, professionnelle et serviable.

En route, nous avons la liberté de voler à 10 pieds au-dessus du sol ou au FL100. Nous volons à basse altitude le long de la Skeleton Coast, au-dessus des dunes de Sossusvlei, au-dessus des troupeaux d'éléphants et des girafes. C'est magnifique.
Un tel voyage est quelque chose d'extraordinaire et nous en sommes infiniment reconnaissants. Une expérience familiale inoubliable que nous garderons à jamais dans nos cœurs.

Est-ce que nous referons un tel voyage? En principe, nous aimerions bien. D'un autre côté, les attentes seraient si élevées que je craindrais d'être déçue.
Pour l'instant, nous nous replongeons dans nos souvenirs. Nous verrons ce qu'il en sera dans quelques années.

Si quelqu'un souhaite des informations détaillées sur le voyage, je le renseigne volontiers.
Contact: timo.huber@rundflieger.ch

Vidéo de l'année 2019

Voler en Californie

Roland Kaps, vice-président de l'AOPA Switzerland

De la mer à l'aérodrome le plus bas de l'hémisphère occidental, en passant par les plus hautes montagnes des 48 États américains réunis, la Californie offre une grande diversité d'impressions et d'expériences de vol. Cela s'accompagne de diverses expériences impressionnantes, mais aussi de défis pour l'homme et l'avion. J'aimerais vous présenter ci-dessous quelques-unes de ces expériences vécues pendant quelques centaines d'heures de vol (surtout au départ de Santa Monica/KSMO et de Palo Alto/KPAO).

Conditions préalables

Celui qui n'a pas de licence FAA (soit comme validation basée sur une licence EASA, soit comme licence indépendante) doit d'abord passer par le processus de validation. Ce processus est parfois proposé par l'AOPA Switzerland pour être effectué en Suisse, ou bien on fait la demande en ligne via l'**IACRA** et on y indique le bureau de la FAA (FSDO) pour une rencontre avec un fonctionnaire de la FAA. Pour cette dernière, il faut compter trois bons mois pour la vérification. Plus de détails sur la procédure sur le site de la **FAA**.

Il n'est pas rare d'oublier qu'aux Etats-Unis, on doit en principe passer tous les deux ans un «Flight Review» comprenant 1h d'entretien théorique et 1h de vol avec un instructeur. Cela peut être organisé sur place par l'école de vol (de préférence à l'avance).

En Californie, outre les écoles de pilotage, les «flying clubs» sont également très présents. Ceux-ci sont organisés comme une association (une cotisation est généralement possible pour les visiteurs sur une base mensuelle), mais proposent également des instructions en plus de la location d'avions. Il est par exemple possible de combiner le Flight Review avec l'initiation à un nouveau type d'avion.

La région des extrêmes

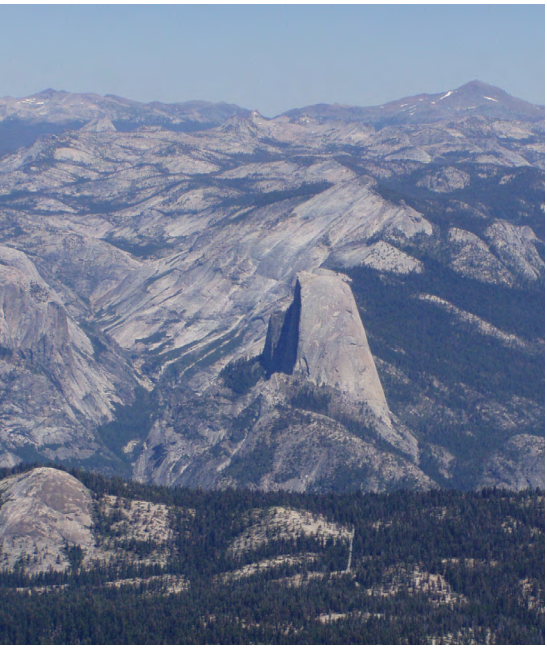
Une fois les obstacles administratifs surmontés, il n'y a plus guère d'obstacles à l'expérience de vol – à moins que ce ne soit des montagnes ou une chaleur énorme en été. La Vallée de la Mort, à l'est de la Californie, et son aérodrome de Furnace Creek détiennent non seulement le record mondial de chaleur (134°F/56,7°C il y a plus de 100 ans, presque égalé en été 2021), mais aussi l'aérodrome le plus bas de l'hémisphère occidental avec une altitude de –210 (moins!) pieds (et le deuxième plus bas du monde, après Masa-

Affichage inhabituel de l'altimètre

da près de la mer Morte avec -1266 pieds, où avait d'ailleurs conduit notre Fly Out 2008). La qualité de la piste laisse tout de même un peu à désirer et l'indication qu'il fallait s'attendre à des places de pneu n'était pas très encourageante. Certes, ce n'est pas aussi sauvage que cela, mais le terrain est tout de même en danger, car l'argent pour une rénovation fait défaut. En revanche, l'avion est le moyen de transport le plus rapide dans l'immensité de la Californie. Un peu plus au sud, en direction de la frontière mexicaine, se trouvent les numéros 2 et 3 des aérodromes américains les plus bas. Il y fait certes moins chaud, mais on peut encore y transpirer à grosses gouttes à la fin de l'été - et ce, sans trop s'en rendre compte. Pendant un voyage d'une journée et avec une consommation de liquide de plus de 8 litres, je n'avais au moins ni t-shirt mouillé ni besoin important de «fuel dumping»… Dans les aéroports situés à plus haute altitude, l'avion peut aussi atteindre sa limite de performance. C'est pourquoi il existe par exemple à Big Bear (L35, altitude 6752 pieds) un affichage de l'altitude de la densité, qui peut bien atteindre 10'000 pieds.

Alors que l'est de la Californie est littéralement sec comme la poussière, un tout autre phénomène peut influencer l'aviation (à vue) à l'ouest, sur la côte: un brouillard marin peut s'y former à une vitesse difficilement compréhensible (surtout le soir) et rendre toute approche impossible. Ce phénomène, appelé localement presque affectueusement «Sea Blanket», peut ne pas être annoncé dans le TAF ou dans d'autres prévisions quelques heures avant. Heureusement, j'ai été chaleureusement accueilli à Van Nuys, où j'ai pu bénéficier d'une aide pour organiser les transports terrestres.

En raison de divers (presque) accidents, cet affichage de l'altitude densité a été installé à Big Bear



Half Dome dans le parc national de Yosemite

Perspective à vol d'oiseau

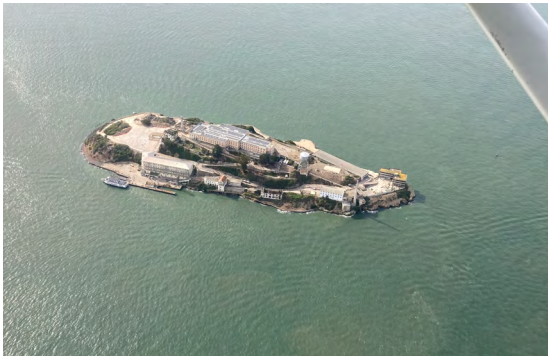
Voyager et faire du tourisme en avion en Californie offre bien sûr une chance unique d'explorer diverses curiosités géologiques ou naturelles. Le Half Dome dans le parc national de Yosemite, par exemple, peut être impressionnant depuis le sol, mais les différentes conditions d'éclairage mettent encore mieux en valeur la forme de cette formation rocheuse vue d'en haut et de côté. L'un des points forts de l'aviation dans la région de Los Angeles est le croisement au-dessus de l'aéroport de LAX à 3500 ft - et ce dans la «Special Flight Rules Area» sans clairance et seulement avec un Listening Squawk! De là, on peut tout de suite continuer vers le «porte-avions luxembourgeois» sur l'île de Catalina (KAVX): la piste incurvée de l'«Airport in the Sky» a des falaises très inclinées des deux côtés. Ou comme mon instructeur de vol de Granges avait l'habitude de dire: «si l'atterrissage est trop court, tu finiras dans les cuisines du bord…». C'est certes

La faille de San Andreas

l'un des très rares endroits avec une taxe d'atterrissage (35 $, état en octobre 2022), mais c'est toujours une expérience d'y atterrir (les touch and goes ne sont pas autorisés).
En allant de là vers le nord, on ne peut par exemple saisir la faille de San Andreas (en anglais San Andreas Fault) que vraiment depuis l'avion. Ici, la plaque du Pacifique dérive le long de la plaque nord-américaine, et les effets ne peuvent être observés directement à la surface que dans quelques zones. Last but not least, il ne faut bien sûr pas manquer de faire ce que l'on appelle un «Bay Tour» (qui n'est possible qu'avec l'autorisation de l'ATC) le long de la baie de San Francisco, en passant par l'aéroport SFO jusqu'au Fisherman's Wharf ou (à nouveau dans l'espace aérien non contrôlé) autour et au-dessus du Golden Gate Bridge. En revanche, Alcatraz n'est pas accessible, du moins pour les avions à voilure fixe, mais elle est d'autant plus belle à contempler d'en haut.

Vol de nuit

Et si vous n'en avez pas assez après une journée de vol, vous pouvez vous perfectionner à l'atterrissage de nuit sur la plupart des terrains. Même les 'petits' aérodromes (c'est-à-dire ceux qui n'ont que 1000 m d'asphalte) ont souvent des feux de bord de piste ou même un PAPI. Grâce à la télécommande par radio, le pilote peut même adapter le balisage à sa guise, parfois à trois niveaux d'intensité différents. Sur les aéroports régionaux, il n'y a plus guère de trafic et plus personne dans la tour à partir de 22 heures au plus tard. On peut aussi se rendre à San Jose après minuit et faire plusieurs touch and go successifs sur la piste de 3,5 km de long.



Ancienne île-prison d'Alcatraz

Renseignement: FltPlan Go (gratuit, y compris les cartes FAA, A/FD, etc.) ou ForeFlight sont des exemples d'application de navigation. Cette dernière contient également, pour les abonnés européens, la structure de l'espace aérien, y compris les NOTAM ou les prix de l'Avgas ou du Jet A.

Vacances en avion en Grèce

Patricia Siebenmann, responsable de communication AOPA Switzerland

Eau minérale mortelle et autres obstacles lors d'un voyage à l'étranger

En tant que pilote SEP fraîchement diplômé, avec à peine 140 heures de vol dans les 16 mois qui ont suivi sa première leçon de vol, Laris Romic décide de se lancer dans la grande aventure. Il avait prévu un voyage de trois semaines au Japon, avec l'Airliner comme il l'avoue modestement, mais à cause de la pandémie, il ne pourra toujours pas se rendre dans ce pays en mai 2022. Il cherche donc une alternative et se trouve bientôt en mode planification pour un voyage d'environ deux semaines en Grèce à bord d'un Cessna 182R avec un passager. Après tout, il avait déjà effectué plusieurs vols à l'étranger, même de plusieurs jours, comme à Portorož, Salzbourg, Lošinj, Béziers, Cannes et Spire, par ses propres moyens.

Avant de se lancer, Laris fait encore une demande d'adhésion à l'AOPA Switzerland et va pouvoir sortir plus d'une fois sa Crew Member Card et profiter de ses avantages.

Nous citons un petit extrait de son rapport détaillé dans **Flightforum** (uniquement disponible en allemand) à ce sujet: «Ai-je déjà mentionné que l'adhésion à l'AOPA est absolument **indispensable** pour voler en Grèce? Nous parlons de différences de taxes d'aéroport de 200 euros et plus. Un atterrissage et l'adhésion sont déjà presque sortis. Pour terminer la planification, j'ai choisi SkyServ comme notre intermédiaire en Grèce. J'ai écrit à tous les bureaux de SkyServ des aéroports prévus, en mentionnant clairement que j'étais membre de l'AOPA et en deman-

wingscout.ch

Wir verkaufen Ihr Flugzeug

dant qu'ils organisent tout pour nous. Les handlers font payer leurs services et s'occupent également du processus PPR/PNR. Dans les aéroports Fraport, c'est obligatoire, dans les autres, cela coûte encore quelques euros de plus, mais j'ai un souci en moins. Cela en valait vraiment la peine.»

La publication de l'intégralité du récit de voyage, y compris les superbes photos, dépasserait le cadre du Position Report. Mais il vaut absolument la peine d'être lu, il est extrêmement informatif et divertissant (en particulier les différentes directives concernant la sécurité et ce qui peut ou ne peut pas être emporté). Vous le trouverez sur le **lien** suivant du Flightforum de la Communauté d'intérêts pour l'aviation suisse. Vous y apprendrez également ce qu'il en est de l'eau minérale mortelle.

Bye bye Kefalonia, you were wonderful!

Photo: Laris Romic

« Une fois de plus, j'ai sorti la carte AOPA. Je pense qu'elle me permettrait de gouverner la Grèce de mes propres mains. L'eau minérale mortelle a pu rester dans la valise et est passée avec moi au scanner. »

Itinéraire et statistiques

Itinéraire : Hohenems-Dornbirn (LOIH) – Lošinj (LDLO) – Brač (LDSB) – Ioannina (LGIO) – Corfou (LGKR) – Dubrovnik (LDDU) – Portorož (LJPZ) Hohenems-Dornbirn (LOIH)

Durée du voyage	14 jours
Durée du vol	19 heures
Distance parcourue	2082 NM
Atterrissages	10
Îles visitées	5
Taxes d'atterrissage	env. 1020 euros

Lien vers l'AOPA Grèce

Vous pouvez également retrouver Laris Romic sur Instagram sous le nom de larrydesiebesiech.

DAHER

TBM 960

DIGITAL POWER

Our latest TBM very fast turboprop aircraft delivers the full benefits of digital power. Taking maximum advantage of today's turboprop technology, the single-engine TBM 960 provides high efficiency for more sustainability. In its Prestige cabin, passengers regulate temperature and ambiance lighting with exactitude. Featuring outstanding safety systems such as the TBM e-copilot® and HomeSafe™ emergency autoland, the TBM 960 is the quintessential TBM.

SAFETY & EFFICIENCY ARE OUR PRIORITIES.

Visit us at tbm.aero or

Contact a TBM expert in Switzerland:

+41 (0)79 890 02 02
www.swissflyaero.com

International News & IAOPA

IAOPA EUR Regional Meeting

Philippe Hauser, CEO AOPA Switzerland

After a considerable long break due to Covid, the IAOPA EUR Group met again physically at Bad Homburg near Frankfurt in fall 2022. 25 persons from 11 countries participated to this meeting which normally takes place twice a year. Please find below some outcomes of this Regional Meeting.

The big threat about the end of Avgas 100LL is over. The US company GAMI (General Aviation Modifications, Inc.) lately received the formal STC (Supplemental Type Certificates) for all engines which are certified to run by 100LL. This means that the GAMI Fuel replaces avgas 100LL at 100%, also for high performance turbo-charged engines. Even though the future looks quite bright, the implementation plan of the GAMI Fuel in Europe is not fixed yet. Therefore AOPA-EUR strongly supports an extended transition period beyond May 2025 (the target date for conversion in the USA is end of 2030). There are still lots of open questions about production and logistics. AOPA-EUR will support these processes to ensure a speedy introduction of GAMI Fuel in Europe.

IAOPA is very happy with the result of the implementation of the ICAO Rescue and Fire Fighting Regulation, which treats GA in a different way than the commercial airline traffic. Without this new regulation, the burdens to keep up conventional rescue systems would have led GA aerodromes to a financial disaster. Our IAOPA representative at ICAO HQ in Montreal has accompanied this process with an appropriate lobbying.

Drones make part of our aviation system by also using GA airspaces. A functional and safe co-operation will be essential. There are a lot of technical issues (ADS-B, Mode S, Flarm, etc.) to operate in the U-Space, but no standards have been developed yet. An UAT (Universal Access Transceiver) might be a good solution. The IAOPA-EUR chairman brought it to the point: «We must not fail a successful and common integration of manned and unmanned traffic. It has to be safe, affordable and easy to apply. » IAOPA will work on that topic with vehemence.

Video Series: Companion Pilot

This new video series by the AOPA Safety Institute, Companion Copilot, provides nonpilot frequent companion passengers an opportunity to learn more about how they can help their pilot (pinch hit) and enjoy being an active participant in the flight. Go to **Link**.

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. Especially now that winter has arrived. If you get the itching but have to stay inside, 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 25% Cirrus SR22TN

25% Anteil Cirrus SR22TN Turbo G3 zu verkaufen, hangariert in Zürich, technisch auf neuestem Stand, neu lackiert, LED-lights, digital fuel quantity indications Beringer Brakes, 4-Blatt Prop., komplett new Garmin Avionics, 2 x G500xti, GTN750/650, Iridium Datalink etc., remanufactured Motor Null Stunden, 85'000 CHF . Martin Gautschi, +41 79 438 46 29, gautschim@bluewin.ch

Gesucht: SEP & MEP mit N-Registrierung

Homebase Schweiz & Anrainer.
Angebote an md@wingscout.net, 076 362 07 09

Zu verkaufen: FFA Bravo AS202/18A4, HB-HFZ

1991, normal, Utility, Aerobatic, MSN 237, Airframe TT ca. 1'630 hrs, Airframe Cycles / Landings ca. 2'570, 1 BENDIX KING Audio Panel KMA 24H TSO, 1 GARMIN GTR-225A VHF TX/RX VHF-COM, 1 GARMIN GTN-650, 1 GARMIN GTX-330 Transponder Mode S, 1 KANNAD Serpe-Iesm 406 AF TX ELT, Engine Textron Lycoming Division, AEIO-360-B1F, L-25438-51A, TSN ca. 210 hrs, Propeller Hartzell INC, HC-C2YK-1, CH27262, TSN ca. 1'630 hrs, last OH inspection 23APR2018, Noise Class C, 70,4 dB(A), MTOM 1'080 kgs, annual inspection due 19.03.2023, ARC due 31.03.2023 CHF 125'000.00 (VAT dep.on deal) bidding sale process
Thomas Hiestand, 079 373 67 64, thomas.hiestand@aviatis.ch

Gesucht: Lycoming Motor O-360

Gesucht für PA-28-180 Lycoming Motor O-360-A4A. Overhauled, Rebuild oder defekt.
Kontakt: Rudolf Marti, rudolf.marti@gmx.ch, 079 607 12 80

Zu verkaufen: Garmin D2 Mach 1 Titanium

Die Pilotenuhr schlecht hin. Laufzeit 4 bis 7 Tage mit einer Ladung. Listenpreis 1379.– ca 2 Monate getragen mit Garantie und Zubehör. Preisvorstellung 1100.–.
Kontakt: Matthias Wuttke, m.wuttke@me.com

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: 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: 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

1/6 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

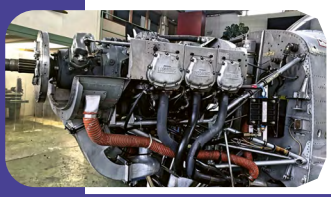
Zu verkaufen: fabrikneue Savannah S auf Amphib Floats

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

JET & PROP
HISTORIC FLIGHT
MAINTENANCE

Unser Maintenance Betrieb befindet
Flughafens **St. Gallen Altenrhein**
angeschlossen. Die Historic Flight M
BAZL zugelassener Unterhalts- un
CH.MF.4064 bzw. CH.CAO 1018.

Wir sind die Spezialisten für **histori**
Bsp. Bücker, Piper Cub) speziell abe
in Holz- und Stahlrahmenbauweise. S
zeitgemässe Flugzeuge wie Cessna,



Wir übernehmen Wartungsarbeiten, Jahreskontrollen LTA's, SB's
grades. Bei uns ist Ihr Flugzeug in erstklassigen Händen, denn
Ihnen. Lernen Sie uns kennen, kommen Sie vorbei oder schreiber
ten Arbeiten mit Ihnen zu besprechen.

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

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

t sich direkt auf dem Gelände des
(LSZR) und ist am Rollwegsystem
aintenance HFM GmbH ist ein vom
d Wartungsbetrieb nach Part MF

sche Propellermaschinen (wie z.
r auch für stoffbespannte Flugzeuge
Selbstverständlich betreuen wir auch
Mooney oder Spezialmaschinen.

aber auch Modifikationen oder Up-
es liegt uns am Herzen genau wie
n Sie uns, wir freuen uns die nächs-

e.com ◆ www.hf-maintenance.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: 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