



Bulletin d'information des partenaires de l'Aéroport de la Blécherette
et du terrain de Montricher



Saga
Piper Cub



Ce n'est qu'un début.....
continuons la série

aéro
CONTACT

Dans notre précédent numéro de Février 2021 nous avons publié le premier article de notre série intitulée « Saga Piper Cub ».

Nous avons le plaisir de prolonger ci-après la série avec un 2^{ème} Cub qui lui aussi a connu une vie mouvementée.

Les retours de nos lecteurs suite à la publication du premier épisode de cette série ont été enthousiastes. Nous avons reçu des propositions de contributions et des offres de photos que nous allons exploiter et publier dès que possible.

Mais nous sommes toujours à la recherche de nouveaux lecteurs qui auraient vécu des voyages ou autres aventures avec un Piper Cub et qui seraient disposés à les partager avec nous.

A vos plumes (ou touches d'ordinateur) et prenez contact avec nous,
Merci,

louis.ballerstedt2@gmail.com

mariobarboni@gmail.com



FLY 7 ATO Training center:

Full CLASS RATING PC12 Legacy, NG and NGX with the most professional operator in EUROPE. With a great depth of experience that we are willing to share with you. Our PC12 fleet is waiting for you.

PC12 Ground Course:

An interactive Distance Learning for more simplicity and efficiency. It is an opportunity to learn at your own place. A personalized student package will finish the course over 4 to 6 days in our office- Lausanne in Switzerland.

FLY 7 an EUROPEAN reference
as operator of PC12:

Fly 7 Executive Aviation SA and its ATO are the second largest Pilatus PC-12 operator and the biggest Pilatus training center in Europe for more than 10 years. Additionally, Fly7 ATO will be the first and only PC12 simulator training center in all Europe (Lausanne) in 2021.

FLY7
TRAINING



Av. du Grey 117 CH - 1018 Lausanne - +41 21 552 21 10 - email: academy@fly7-training.com - Web: www.academy.fly7.com



Les tribulations de notre premier « Albatros »

Nous sommes un petit groupe basé à Birrfeld (AG).

L' "Albatros Fluggruppe" y occupe le hangar 2 avec cinq avions à roulette de queue et une vingtaine de pilotes actifs venus de tous horizons.

Nous sommes les heureux propriétaires d'un Stampe (HBUPR), d'un JB15 (HBKEV), d'un Colibri (HBYAV) et de deux L4 (HBOIA et HBOCI). Et si aujourd'hui je vais me concentrer sur le OIA c'est parce qu'il a une valeur toute particulière à nos yeux. Il fût le tout premier avion à la création du groupe il y a un peu plus de quarante ans de ça.

La liberté, le 9 janvier 1951

Chute d'un avion dans la vallée de la Singine

Hier lundi, à 15 h. 55, dans la vallée de la Singine, un avion de tourisme du type Piper, immatriculé HB-OIA, appartenant à la Sportfliegerschule, de Berne, a fait un atterrissage forcé en voulant effectuer un contour ; il est descendu en perte de vitesse dans un champ. L'avion est détruit, mais le pilote et son passager — MM. Genelini et Schäublin — n'ont été heureusement que très légèrement blessés.

L'accident s'est produit au lieu-dit Brüggera.

Les sportifs ont été ramenés en auto à Berne le soir même.

L'Office fédéral aérien a chargé M. Zurkinden, président du Club fribourgeois d'aviation, de faire une enquête.



Grace aux recherches de René Biber, nous avons remonté la trace de notre avion jusqu'aux registres de ses créateurs: L-4J USAAF 44-80323 (msn 12619) construit en 1944 équipé d'un moteur continental de 65 chevaux. Sa première immatriculation en Suisse (HBOIA) est inscrite le 31 mai 1946 avec, comme propriétaire, la Sportfliegerschule de Berne. Cinq ans plus tard, l'avion est accidenté suite à un décrochage après un décollage au départ du Lac Noir. La réparation prendra un peu plus d'une année.



La cellule originale est tellement abîmée que l'avion a été reconstruit sur la base d'une autre cellule fabriquée en 1943.

Durant cette restauration qui sera terminée en avril 1952, un moteur Continental de 90 CV est installé.

Quatre années plus tard, en avril 1956 sur l'aéroport de Belp lors d'une opération de ravitaillement en carburant un incendie se déclenche.

Deux avions seront complètement détruits (HBOIS et HBUTP) alors que notre OIA sera juste endommagé. Les réparations seront effectuées assez rapidement mais l'année 1956 n'en avait pas fini avec ce Piper. En décembre, alors que la machine et son pilote sont au roulage à Belp pour un vol en direction d'Agno, le moteur cale. Sans attendre de l'aide, le pilote décide de relancer à la main. Malheureusement la manette des gaz était un peu trop ouverte et une fois démarré, OIA se mis en mouvement immédiatement. Le pilote ayant évité l'hélice se raccroche au hauban. Et à la manière d'un chat essayant d'attraper sa queue, le couple avion et pilote tournent frénétiquement sept fois sur eux mêmes avant que le malheureux ne lâche prise. Une fois libéré, le Piper ira se retourner dans un champ aux abords de l'aéroport. Cette histoire est aujourd'hui utilisée sur le site de la sécurité de vol de l'OFAC pour illustrer les dangers des démarrages à la main.



Les jeunes apprentis d'ABB, créateurs du groupe "Albatros"



ELG Partners
Assurance & Finance



Plus de 35 ans de partenariat avec les compagnies d'assurance et instituts financiers suisses et internationales.

Votre partenaire quiétude.

Eladio German (membre Aéroclub Lausanne, APA et AMPA) Av. de Provence 4, 1007 Lausanne

Vous aidera à trouver les solutions les mieux adaptées à vos besoins, que vous soyez un particulier, une entreprise ou une association.

N'hésitez pas à le solliciter afin de bénéficier de ses conseils.

Email: e.german@elg-partners.ch

Mobile: +41 78 707 92 22

Site web: elg-partners.ch



Les falaises Anglaises

En septembre 1967, l'avion est repris par le groupe vol à moteur de Thun. Et c'est donc en 1979 qu'un petit groupe d'apprentis d'ABB en Argovie se mettent en tête de devenir des aviateurs et se mettent à la recherche de leur premier avion. Ils rachètent le HBOIA, ou plutôt ce qu'il en reste, pour 6'000 CHF. Et avec un coeur gros comme ça, ils se lancent dans la restauration de

l'avion ce qui prendra un peu plus de deux ans. Ce fût une vraie aventure faite de hauts et de bas mais avec une motivation qui resta constante. Après une quantité de travail qu'ils n'avaient pas imaginée au début de ce projet, le 4 juin 1981 ils peuvent enfin s'envoler sur notre premier Albatros.



ardiprod.ch
techniques publicitaires

—
**Vous avez le savoir-faire,
nous nous occupons
de le faire savoir:**

- autocollant
- impression numérique
- marquage véhicule
- stand d'exposition
- communication visuelle
- bâche
- signalétique

bonjour@ardiprod.ch
+41 21 869 75 70



Depuis lors, nous ne nous sommes pas contentés de le garder dans le circuit de sa base à Birrfeld. Nous l'avons patiemment, au rythme du Cub, emmené aux quatre coins de l'Europe.

En juin 2012, lors d'un vol d'exercice, à la suite d'une remise de gaz après une simulation d'atterrissage en campagne, le moteur cafouille puis s'arrête tout comme la simulation qui devient un véritable atterrissage d'urgence. Les deux pilotes sont indemnes mais notre brave Piper devra passer dans les mains expertes de Raymond Cuypers à Anvers en Belgique pour une nouvelle restauration.

C'est pour couvrir son absence que nous avons acheté notre deuxième Cub. Du coup, depuis son retour au hangar en juin 2015, notre OIA peut à nouveau vagabonder au gré des vents, cette fois accompagné de l'un des siens.



Texte: Patrick Martin, Président Groupe "Albatros"
Photos: Hans Studer, Patrick Martin, Groupe Albatros



AIR-ESPACE / FLIGHT ACADEMY

ATO.CH.0262 / approved by **easyJet** Switzerland

PRIVATE
COMMERCIAL
EXECUTIVE
AIRLINE



YOUR NEXT OFFICE?

DEVENEZ PILOTE PROFESSIONNEL!

PPL / CPL / IR / ATPL / MCC
E-LEARNING / INSTRUCTEURS
THEORIE HELICO / EASA-CAT

WWW.AIR-ESPACE.NET

EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERONAUTIQUE
EUROPAISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

SUISSE | EASA