



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Ausgabe 294 – Winter 2025



Bild: Luca Milesi / Savannah Hangar

«*Die Hauptdarstellerin
aus dem Artikel auf Seite 18*»



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-A30-Headsets und sagte meiner Smartphone-Assistentin, sie solle den Kontakt „ATIS Sion“ anrufen.



BOSE A30 mit Bluetooth
CHF 1299.95
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 A30 beschafft, natürlich bei...

KNIEBRETT.CH

Inhalt

| | |
|---|----|
| Editorial | 5 |
| News & Veranstaltungen | 7 |
| Reportage: Aerobatic-Training & Flugsicherheit | 10 |
| Innovation & Aviatik: swiss aeropole in Payerne | 16 |
| Fliegerisches aus der Schweiz: Anruf vom Schweizer Zoll | 18 |
| International News & IAOPA | 26 |
| Mitgliederinserate | 29 |

Impressum



Herausgeberin:

AOPA Switzerland, Albulastrasse 57, 8048 Zürich, 044 450 50 45, office@aopa.ch, www.aopa.ch

Redaktion, Übersetzung & Korrektorat:

Patricia Siebenmann, patricia.siebenmann@aopa.ch (Redaktion)

Roland Kaps, roland.kaps@aopa.ch (Korrektorat)

Layout & E-Ausgabe:

Peggy Walentin, peggy.walentin@aopa.ch

Erscheint alle 3 Monate

«Position Report» ist das offizielle Publikationsorgan für Mitglieder des Vereins AOPA Switzerland.
Der Abonnementspreis ist im Mitgliederbeitrag enthalten.

AOPA Switzerland ist Mitglied im International Council of Aircraft Owners and Pilots Associations (IAOPA), dem Zusammenschluss aller nationalen AOPAs weltweit.

Aus Gründen der Lesbarkeit wurde diese Publikation grösstenteils in männlicher Form verfasst,
richtet sich aber selbstverständlich auch an unsere geschätzten Pilotinnen und weiblichen Mitglieder.



Bild: Michael Bunschi

Editorial

Liebe AOPA-Mitglieder, liebe Supporter und Supporterinnen

Die Turbulenzen im Allgemeinen und in der Luftfahrt im Besonderen sind auch im vierten Quartal des Jahres 2025 nicht weniger geworden. Änderungen kündigen sich an, Bewährtes muss verteidigt und Sinnloses bekämpft werden. Die USA haben mit dem neuen Ansatz von MOSAIC (darüber habe ich das letzte Mal berichtet) einen schon fast unglaublichen Schritt in die moderne Zukunft der privaten Luftfahrt gemacht, der auch Europa gut tun würde. Er verbindet Nachhaltigkeit (bei Produktion, Werkstoffen etc.) mit Entbürokratisierung (wie eine neue Kategorisierung von Flugzeugen und Lizzenzen) und wäre ein Booster (um das neue politische Zauberwort zu verwenden) für Luftfahrt und Wirtschaft.

Auch in Sachen Medical tut sich etwas in Europa, nur leider nicht ganz so, wie wir es uns erhofft haben. «Herzuntersuchung» ist das neue

*«Deshalb ist es wichtig,
dass die AOPA Switzerland
mit einem jungen,
aufgestellten, kompetenten
und motivierten Team
von Vorstand und
Geschäftsführung auftritt.»*



Zauberwort. Einmal mehr ist vorgesehen, die Anforderungen für die kommerzielle Luftfahrt praktisch unverändert auf Private zu übertragen. Es wird zwar nicht weniger Flugvorfälle geben, aber Bürokratie und Ärzteschaft sind glücklich und beschäftigt. Uns bleiben die Kosten. In beiden Bereichen, die hier beispielhaft für viele andere stehen, ist die AOPA Switzerland und IAOPA (Internationale AOPA) aktiv und tut ihr Bestes, um ungerechtfertigten Aufwand und Kosten von den Piloten abzuwehren. Das sind Aufgaben, die weit in die Zukunft reichen und deshalb ist es wichtig, dass die AOPA Switzerland mit einem jungen, aufgestellten, kompetenten und motivierten Team von Vorstand und Geschäftsführung auftritt. Nun, ich bin seit rund 20 Jahren im Vorstand und seit 16 Jahren Präsident, damit ein sogenannt «Alter». Und somit ist der Zeitpunkt gekommen, das Präsidium in jüngere Hände zu legen, die noch viele Jahre die bisherige Arbeit weiterführen und sich um Ihre Anliegen kümmern werden. Denn beim Präsidium gilt wie überall: Jeder Wandel ist ein Schritt in die Zukunft.

Neues Präsidium und Vizepräsidium

Es ist meines Erachtens wichtig und richtig, jetzt die Übergabe vorzunehmen.

Mit Roland Kaps bekommt die AOPA Switzerland einen kompetenten, bestens vernetzten, erfahrenen und motivierten neuen Präsidenten. Als bisheriger Vizepräsident ist Roland Ihnen allen und mit der Materie vertraut und bringt die richtigen Voraussetzungen mit. Er stellt sicher, dass die AOPA Switzerland auch in Zukunft gehört und respektiert werden wird. Herzlichen Dank, Roland, dafür, dass Du diese Aufgabe im Interesse der Mitglieder übernimmst.

Zudem übernimmt Deborah Müller neu das Vizepräsidium. Sie ist die ideale Ergänzung zu Roland. Sie verfügt über eine breite Flugerfahrung (Segel- und Motorflug), arbeitet im Bereich Air Space (der immer wichtiger wird) und ergänzt menschlich perfekt das Team. Ihr Motto «Lasst uns gemeinsam die Zukunft der Aviatik gestalten und unseren Planeten-Erde nachhaltig prägen» fasst die Aufgabe der AOPA anschaulich zusammen. Auch Dir, Deborah, herzlichen Dank für Deinen Einsatz und Bereitschaft, Verantwortung zu übernehmen.

In den vielen Jahren meiner Tätigkeit für die AOPA Switzerland und IAOPA, habe ich vor allem den Kontakt und die fachliche und menschliche Unterstützung der Mitglieder und AOPA-Vertreter weltweit, deren Input, Einsatz und die Gesellschaft sehr geschätzt und das hat mich bei meinem Einsatz motiviert. Vieles habe ich erlebt, manches war positiv, anderes eher belastend. Über alles gesehen wird mir die Zeit für die AOPA Switzerland und IAOPA als vielfältige, bereichernde und einmalige Zeit in Erinnerung bleiben. Interessante, engagierte und menschlich herausragende Personen in Verbindung mit vielen denkwürdigen Flugerlebnissen habe ich nur im Rahmen der AOPA Switzerland und IAOPA erlebt. Aber jedes Ende ist ein Neubeginn, was auch für diesen Fall gilt.

«*Über alles gesehen wird
mir die Zeit für
die AOPA Switzerland
und IAOPA
als vielfältige, bereichernde
und einmalige Zeit
in Erinnerung bleiben..»*

Ich wünsche Ihnen allen frohe Festtage und ein knallendes, fröhliches und erfreuliches Neujahr, gefolgt von einem erlebnisreichen neuen Jahr in der Luft und am Boden.

Danke für alles und wir sehen uns vielleicht dann doch noch hin und wieder bei einer aviatischen Gelegenheit.



**Daniel Affolter, Präsident des Vorstands
der AOPA Switzerland**

News & Veranstaltungen

Save the dates

Flight Safety Seminar

Datum: 7. März 2026

Zeit: 0900 – 1630 Uhr

Ort: Weiterbildungszentrum
Lenzburg,
an der Neuhofstrasse 36
5600 Lenzburg

Wir habe für Euch folgende vier spannenden Themen organisiert:

- Wir werden alle nicht jünger. Was sind die Herausforderungen beim **Medical**?
- Best use von **ForeFlight**: Wertvolle Tipps und Tricks bei der Anwendung der Navigationshilfe von Wolfgang Oestreich.
- FASST-CH
- Space & Cyber Security

Anmeldung [HIER](#).

(Änderungen vorbehalten)

AERO Friedrichshafen

22. – 25. April 2026

Die diesjährige AERO war laut der Veranstalter die erfolgreichste seit ihrer Entstehung. Wir sind überzeugt, dass dies im Jahr 2026 getoppt werden kann. Wir freuen uns jetzt schon auf zahlreiche Besucher an unserem Stand, den wir gemeinsam u.a. mit AOPA Germany & Austria teilen werden. Der Stand ist wiederum auch ein IAOPA-Stand, der durch viele Vertreter anderer AOPA-Länder bereichert wird.



AOPA Fly Out 2026

24.-29. August 2026

Unser FlyOut 2026 soll in Richtung Dresden - Prag - Wrocław - Dessau gehen.
Mehr Info dazu Anfang 2026.

Flughafen Basel: Die Kleinen müssen weg

Der Euro Airport Basel Mulhouse-Freiburg schliesst auf Ende 2026 die Zone Nord. So hiess es kürzlich auf verschiedenen Kanälen. Es soll Platz für den Ausbau eines Terminals und den kommerziellen Luftverkehr geschafft werden. Nach 58 Jahren in LFSB hat das Airport-Management und gleichzeitig Vermieterin keine Ausweichmöglichkeit für die General Aviation

eingeplant. Die Vermietung lohne sich wirtschaftlich nicht mehr. Zudem müsste erheblich in die Infrastruktur investiert werden, um den behördlichen Anforderungen zu genügen. Die dort ansässige Flugschule Basel mit ihren gelb-weißen Fliegern, die Motorfluggruppe und weitere private Kleinflugzeuge sind nun auf der Suche nach Alternativen. Die AOPA Switzerland setzt sich dafür ein, dass die GA solange gut in LFSB operieren kann.



Bild: GACBA

Der Flugplatz St. Stephan LSTS ist nun auch für den zivilen Flugbetrieb offen

Ursprünglich wurde das Flugfeld, inmitten der Alpen zwischen Bern und Sion, im Zweiten Weltkrieg als Réduit-Flugplatz errichtet. Ende Oktober hat das BAZL nun die Umnutzung des ehemaligen Militärflugplatzes St. Stephan ([Link](#)), im Berner Oberland bewilligt. Mit dem neuen Betriebsreglement erhält die Flugplatzhalterin Prospective Concepts Aeronautics AG auch eine unbefristete Betriebsbewilligung. Die militärische Nutzung wurde bereits im Jahr 2000 eingestellt und seither wird der Platz sowohl zivilaviatisch als auch gewerblich genutzt.

In Zukunft sollen überwiegend Flüge von in St. Stephan ansässigen Betrieben stattfinden. Zudem sind gelegentliche Tourismus- und Geschäftsreiseflüge mit Reiseziel Oberes Simmental vorgesehen. St. Stephan soll mit seiner 1'742 x 40 Meter langen Asphaltbahn auch als Alternate-Flugplatz (Achtung PPR!) für

Flüge nach Saanen genutzt werden können, wenn dort aus meteorologischen oder anderen operationellen Gründen keine Landung möglich ist. Der zulässige Rahmen für den Flugbetrieb wurde bereits vom Bundesrat im Objektblatt Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) vom 30. August 2023 festgelegt.



Bild: Airfield St. Stephan, Facebook

Petition für den Erhalt des Flugplatzes Kägiswil

Bezüglich Verdrängung der General Aviation von Schweizer Flugplätzen:

Wir rufen Euch auf, über untenstehenden Link die Petition für den Erhalt der Leichtaviatik in Kägiswil zu unterzeichnen. Wir hatten bereits früher (vgl. Position Report Nr. 286) über diesen netten Flugplatz in der Innerschweiz berichtet, wo u.a. drei Flugschulen beheimatet sind. Diese bilden um die 20% des regionalen fliegerischen Nachwuchses aus.



Bild: Kägiswil_Web

Hier gehts zur Petition - Bitte helft alle mit!

Reportage

Wie Aerobatic-Training die Flugsicherheit schärft – und die Freude am Fliegen steigert

Text und Bilder: Regina Forouzan, AOPA Mitglied

Unterwegs nach Hosín (LKHS) frage ich mich: was wird wohl das Highlight dieses Aerobatics-Trainings? Was werde ich lernen? Was nehme ich in meinem fliegerischen Rucksack mit nach Hause?

Aber - fangen wir vorne an:

Im Januar-Blues erhielt ich eine E-Mail der VDP, der Vereinigung deutscher Pilotinnen, deren Mitglied ich mich seit etwa einem Jahr nennen darf. Betreff: Die Salzburger Flugschule Spins & More vergibt im Jahr 2025 wieder drei Stipendien für die Flugsicherheit. Kurz entschlossen schicke ich die Bewerbung ab. Grosse Freude, als Iris Melcher, die Gründerin und Leiterin der Flugschule, mich kurz darauf anruft und mir zum Zuschlag gratuliert. Kann das fliegerische Jahr 2025 besser starten? Wohl kaum.

Spins & More

Die komplette Kunstflugausbildung bei Spins & More besteht aus drei aufeinander abgestimmten Modulen, umfasst 12 Trainingsflüge, sowie 8 Stunden Theorieunterricht.

In ihrer Kunstflug-Flotte befinden sich eine Super Decathlon 8KCAB und eine Extra 330 LX. Ihr Trainingsstandort ist Hosín in Tschechien, wenige Flugminuten hinter der deutschen und österreichischen Grenze, unweit von Budweis. Für 2026 sind auch Trainings-Camps in Salzburg (AT) oder Eggenfelden (D) geplant.

In Modul 1 und 2 geht es um «Stall & Spin-Awareness» sowie «Unusual Attitudes & Control Failures». Das 3. Modul dreht sich komplett um Aerobatics.

Gegenstand meines Stipendiums war Modul 1, inkl. Theorie. Ziel des Stipendiums ist es, eine stabile Flugsicherheit zu erlangen, ungewöhnliche Fluglagen zu vermeiden oder – im Fall des Falles – diese zu meistern. Dabei gilt es, die Technik zu erlernen, sich aus dem Trudeln (Spin) zu «recovern» sowie generell mit dem Verhalten eines Flugzeuges bei Strömungsabriß und anderen ungeplanten Ereignissen vertraut zu werden.

About Me

Im Jahr 2020 habe ich meine PPL (A) bei Albis Wings in Hausen am Albis (LSZN) gemacht. Ich habe auf einer Aquila A210 gelernt und fliege inzwischen eine Cessna 172 und eine Piper Archer. Meine Gesamtflugerfahrung beläuft sich unterdessen auf knapp 400 Flugstunden.

Bevor es dann tatsächlich nach Tschechien ging, war eine online Theorie-Session zu absolvieren, in der wir viel lernten über verschiedene Fluglagen, die Auswirkungen des Anstellwinkels, Flügelprofile, Spin Recovery, Human Performance, Physiologie sowie die berühmt-berüchtigten G-Kräfte, und so einiges mehr.



Regina und Fluglehrer Jürgen

«Vom Stall zur Souveränität – Aerobatics-Training bei Spins & More in Hosín»

Auf nach Hosín

Ende August war es dann endlich so weit, und mein Mann Kyros und ich flogen mit der Mooney M20T nach Hosín, wo wir sehr herzlich von Iris und Jürgen, Fluglehrer bei Spins & More, empfangen wurden.

Der erste Tag begann mit einem ausführlichen Preflight-Briefing. Was machen wir? Wie zieht man den Fallschirm an? Wie steigt man in das Flugzeug? Was sind die Limiten des Flugzeugs? Was nimmt man nicht mit ins Flugzeug? Zum Beispiel lose Gegenstände, die umherfliegen können. Safety first!

Erwähnenswert als kleines «Leckerli»: Mir wurde eröffnet, dass wir zwei Flüge mit der Extra fliegen «müssen», dem Rennwagen unter den Kunstflugzeugen. Der Grund war, dass die Super Decathlon erst am Abend in Hosín ankommen sollte. Es gibt Schlimmeres, würde ich sagen.

Und dann ging es auch schon los mit dem ersten Flug. Knallblauer Himmel, kleine Wölkchen, nicht zu heiß. Mein Fluglehrer Jürgen ist ehemaliger Eurofighter-Pilot und hat in seiner Laufbahn gefühlt mehr verschiedene Flugzeugtypen geflogen als ich Flugstunden habe. Er strahlt Sicherheit und Souveränität aus. Ich bin überzeugt, dass er weiß, was er da tut.

Erste Session mit der Extra!

Wir machen uns mit den Flugeigenschaften der Extra vertraut, probieren im Geradeausflug Querruder- und Höhenruderausschläge aus, üben Slow Flights und Turns sowie Power-Off und Power-On Stalls und tasten uns an Limits - meine

und diejenigen des Flugzeuges - heran. Und dann geht es ans Eingemachte, zum Eingewöhnen sozusagen: Rollen, Looping und Hammerhead. Die Extra mit ihren 315 PS macht das mit links, ein Querruderausschlag und sie rollt mit einer Rollrate von 420 Grad pro Sekunde um die Längsachse, so dass man mit der Wahrnehmung schnell hinterherhinkt. Der Looping – ein einmaliges Erlebnis. Man nimmt quasi Anlauf, indem man Speed holt und die Nase leicht nach unten nimmt. Dann zieht man hoch mit Vollgas, der Himmel öffnet sich, man dreht weiter und plötzlich steht die Erde auf dem Kopf – und ich bin upside down. Die Zeit scheint kurz still zu stehen. Ehe man es realisiert, ist man am Wendepunkt und nimmt das Gas raus und schnellt wieder Richtung Erde, spürt die G-Kräfte beim Ausleiten und findet sich am Schluss wieder in der Ausgangsposition. Eine Rolle ist ein Spaziergang dagegen.



Regina Upside Down

«Und dann ging's ans Eingemachte, zum Eingewöhnen sozusagen: Rollen, Looping und Hammerhead.»

Zum krönenden Abschluss fliegen wir noch einen Hammerhead, sind wieder mit Vollgas vertikal auf dem Weg nach oben, schauen raus, ob wir 90 Grad zur Erde stehen (und es kommt einem wirklich vor, als stünden wir einfach aufrecht da) und dann Fuss aufs Seitenruder, Gas raus und schon geht es im gefühlten Sturzflug wieder nach unten. Berauschend. Einfach unglaublich. Vor allem für mich, die im normalen Leben eine Cessna 172 fliegt.

Im Handumdrehen sind 30 Minuten um und wir fliegen zurück zum Flugplatz. Während ich dabei bin, meine Sinne wieder in die Reihe zu bringen, fragt Jürgen von hinten, ob wir den Flug noch mit ein paar Rollen oder einem Looping beenden wollen. Ich verneine höflich und dankend.

Ich bin beeindruckt von der Begeisterung eines Fluglehrers, der in seinem Leben bereits zig Stunden im Eurofighter und diversen Kunstfliegern gesessen und Freude an jeder Minute hat, die er in der Luft ist. Die Begeisterung ist ansteckend. Zurück am Boden hat Iris im Gemeinschaftsraum bereits ein zünftiges Catering aufgefahren. Mein Hunger hält sich in Grenzen. Mein Körper ist mit den Nachwehen des Fluges beschäftigt. «Man gewöhnt sich dran», wird mir von allen lächelnd versichert.

Aggravated Spins

Es folgen drei weitere Flüge am selben und am Folgetag, vollgepackt mit Übungen, neuen Erkenntnissen und einer Menge Spass. Wir leiten

Spins ein, leiten sie wieder aus. Wir erfliegen den Unterschied zwischen Skidding und Slipping Turns. Wir unterscheiden zwischen One Turn und Two Turn Spins und zählen die Umdrehungen im freien Fall. Wir üben die «Verschlümmerung» von Spins durch falsche Control-Inputs (Aggravated Spins), z.B. geben wir Gas und werden immer schneller, wir halten das Querruder in den Spin und die Trudel-Bewegung wird steiler. Wir fliegen Spiralen, bei denen man im Unterschied zum Trudeln immer schneller wird und somit sehr schnell an Höhe verliert. Durch Ziehen am Elevator erhöht sich auch noch die G-Kraft. Nach all den Übungen kam bei jedem Flug natürlich noch der ultimative Fun-Part. Rollen in alle Richtungen und in verschiedenen Geschwindigkeiten, Loopings zum 180 Grad Richtungswechsel, Hammerheads, solange der Tank des Akro-Flugzeugs noch Inhalt hat. Einfach Spass und Adrenalin pur. Nach jedem Flug folgten ein ausführliches Debriefing und ein Ausblick auf den nächsten Flug. Zwischen den Flügen traf man sich im Gemeinschaftsraum mit gemütlicher Sitzecke und Küche, in dem man gerne mit Gleichgesinnten über die letzten Flüge diskutiert. In den drei Tagen kamen auch andere Piloten, Freunde der Flugschule und UPRT-Schüler vorbei. Zeitweise standen drei Extras auf der Wiese vor dem Tarmac. Manche kamen auch zum individuellen Training mit dem Akro-Coach. Die Atmosphäre ist familär, offen und lernorientiert. Man merkt schnell, die Piloten und Schüler kommen gern wieder, um sich weiterzubilden oder einfach nur um zu plaudern.



Wir verkaufen Ihr Flugzeug

Meine Learnings

- Die Haupterkenntnis ist, dass ungewöhnliche Fluglagen kein Grund zur Panik sind, wenn man weiss, was zu tun ist und vor allem, wenn man hoch genug ist. Letzteres ist man in der Regel nicht in der Platzrunde.
- Ich durfte lernen, wie man vorausschauend fliegt, um den berüchtigten «Base-to-Final-Spin» aktiv zu vermeiden.



- Das Trudeln hat meine Orientierung im Raum geschärft und mir ein Gefühl gegeben, wieviel man bis zur Recovery an Höhe verliert (etwa 1'000 ft). Nicht nur die Übungen zur Ausleitung nach dem PARE-Prinzip (Power off, Aileron neutral, Rudder opposite, Elevator neutral) sondern auch das Fliegen in verschiedenen Fluglagen und im fliegerischen Grenzbereich hat mir mehr Flugsicherheit gegeben.

Wie bereits erwähnt, hatte ich das Privileg, in beiden Flugzeugen, der Extra und der Super Decathlon, fliegen zu dürfen. Die Super Decathlon ist ein wenig schwächer motorisiert und hat tiefere Limits als die Extra. So konnte ich die verschiedenen Flugeigenschaften unmittelbar vergleichen. Die Super Decathlon ist mit ihren Flugeigenschaften näher dran an den Mustern C172 und PA28, die ich fliege. So war es für mich ein enormer Lerneffekt, das Ausleiten des Trudelns auch auf der Decathlon zu üben. Auch mein Körper kam mit jedem Flug besser in den Akro-Flow.

We'll be back!

Alles in allem ein in jeder Hinsicht gelungenes Akro-Camp. Wir werden wiederkommen, so viel steht fest. Spins & More ist ein Role Model an Professionalität. Präzision, Safety-Awareness und klare Kommunikation stehen den Fähigkeiten und

der langjährigen Flug- und Lehr- Erfahrung der Crew in nichts nach.

Ein grosser Dank geht an das ganze Team: an Iris, die mich und uns die ganzen Tage so fürsorglich begleitet hat; an Jürgen, meinen Fluglehrer für die zwei Tage, für seine Geduld und Freude am Fliegen; an Norbert, Head of Training, der mich mit Iris zusammen für das Stipendium ausgewählt hat; und - last but not least – an Marcel, ehemaliges Mitglied der Red Bull Air Race Crew und ebenfalls passionierter Kunstflugpilot, für seinen tollen Support am Boden.

Um auf die Eingangsfrage zurückzukommen: das Gesamtpaket war das Highlight. Nicht nur das professionelle Training, sondern die Menschen, die diese Flugschule betreiben. Die fieberische Leidenschaft, das «Mindset», die freundschaftliche Atmosphäre und ihre Hilfsbereitschaft.



Die Decathlon

Einige Fakten

Spins & More ist eine österreichische Flugschule mit Sitz in Salzburg, die seit 2009 Kunstflug und seit 2020 UPRT (Upset Prevention & Recovery Training) anbietet. Sie bietet zudem andere Spezial-Kurse wie SET und PC12-Ratings an.

Das Flugstundenerfordernis für die Aerobatics-Ausbildung sind minimum 40 Flugstunden als PIC nach Erteilung der Lizenz sowie natürlich ein gültiges Medical. Die 12 Trainingsflüge im Rahmen der dreistufigen Aerobatics-Ausbildung ergeben rund 8-9 Blockstunden und erfüllen zusammen mit dem 8-stündigen Theorieunterricht die Erfordernisse des Akro-Trainings gemäss Part FCL.800. Wer im Rahmen des Stipendiums Modul 1 der Aerobatics-Ausbildung gemacht hat, kann sich dieses auf das gesamte Aerobatics-Training anrechnen lassen.

Die Kosten für das Akro-Rating in Hosín auf der Super Decathlon beliefen sich (Stand Mai 2025) auf knapp EUR 7'000, wobei das Stipendium hat einen Wert von EUR 2300 hat. Ein UPRT-Basic kostet EUR 690 und ist auch auf das Akro-Training (gem. FCL.800) anrechenbar. Weitere Informationen findet ihr mittels Klick auf das untenstehende Logo.

Wir waren einquartiert im Hotel Podhrad in Hosín-Hlubokà, ca. 10 Minuten mit dem Auto vom Flugplatz entfernt. Wenn man Zeit hat, lohnt sich sicher auch ein Besuch des ca. 10 km entfernten Städtchens Budweis. Budweis hat übrigens auch einen Flugplatz (LKCS), den uns der Flugplatzleiter von Hosín als Zollplatz (Nicht-EU, aber Schengen) für den Einflug aus der Schweiz empfohlen hat. Da es dort aber für den Zoll eine 24h-Anmeldefrist gibt, haben wir uns entschieden, in Friedrichshafen (EDNY) in die EU einzureisen. Für Flüge aus Deutschland ist die Einreise nach Tschechien kein Problem.

*« Zum Schluss noch
Good News:
Im Jahr 2026 vergibt
Spins & More
wieder drei Stipendien.»*



Innovation & Aviatik

Berufe in der Luftfahrt in Payerne: eine Region im Aufschwung

Text und Bilder: Massimo Fiorin, Direktor swiss aeropole

Im Technologiepark swiss aeropole in Payerne nimmt ein Grossprojekt Gestalt an: die Schaffung eines Ausbildungszentrums für Berufe in der Flugzeugwartung. Diese Initiative, die gemeinsam von der zivilen Luftfahrtindustrie, der Luftwaffe und regionalen Akteuren getragen wird, soll dem wachsenden Fachkräftemangel entgegenwirken und gleichzeitig die Luftfahrtkompetenzen in der Westschweiz nachhaltig verankern. Inmitten eines Umfelds, in dem Innovation, Unternehmen und öffentliche Institutionen aufeinandertreffen, wird der künftige Ausbildungsgang einer neuen Generation von Talenten den Weg ebnen und ihnen direkten Zugang zu spannenden Berufen mit guten Entwicklungsaussichten verschaffen.

Dieses Projekt ist Teil einer verstärkten Partnerschaft zwischen der Region Broye und dem Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS), die sich auch in der Arbeitsgruppe «Beschäftigung und

Innovation» widerspiegelt. Diese Gruppe, der die Luftwaffe, armasuisse, die Kantone Waadt und Freiburg, der Regionalverband Broye (Coreb), swiss aeropole und mehrere Hochschulen angehören, hat sich zum Ziel gesetzt, die Schaffung qualifizierter Arbeitsplätze zu fördern und die Entwicklung dualer Technologien zu unterstützen, die sowohl für den zivilen als auch für den militärischen Bereich nützlich sind. Eines der ersten konkreten Ergebnisse ist die Einrichtung einer Aussenstelle von armasuisse Wissenschaft und Technologie (W+T) im November 2025 auf dem Gelände des Technologieparks swiss aeropole. Die Arbeiten werden sich insbesondere auf die Bereiche Weltraum, Energie, Cybersicherheit, Drohnen und Robotik konzentrieren – strategische Themen für die Zukunft der Streitkräfte und der Industrie. Um dieses Ökosystem zu beleben, wurden kürzlich mehrere Veranstaltungen in Payerne organisiert.



Der Technologiepark swiss aeropole

Der von armasuisse am 27. August 2025 organisierte Energietag brachte Experten, Wissenschaftler und Wirtschaftsakteure zusammen, um neue technologische Trends zu entschlüsseln. Ein Hackathon zum Thema Weltraumkommunikation, der im November stattfand, brachte Schweizer und internationale Partner zusammen, um konkrete Projekte zu diskutieren, und bestätigte damit die Berufung des Standorts, ein Ort des Austauschs und des Experimentierens zu werden.

Was ist swiss aeropole?

Dass swiss aeropole solche Projekte anzieht, verdankt es seiner einzigartigen Positionierung. Die 2017 von der Gemeinde Payerne und der Coreb gegründete swiss aeropole SA ([Link](#)) verwaltet sowohl den zivilen Verkehr des Flugplatzes Payerne, der der Geschäftsluftfahrt gewidmet ist, als auch den ersten Schweizer Technologiepark, der sich auf die Luft- und Raumfahrt spezialisiert hat. Der Standort beherbergt heute mehr als 30 Unternehmen, die in den Bereichen Drohnen, Luftfahrttechnologie, Forschung oder damit verbundene Dienstleistungen tätig sind. Der schnell wachsende

Flughafen Payerne bietet ein ideales Umfeld, um Technologien unter realen Bedingungen mit der erforderlichen Sicherheit und Flexibilität zu testen. Die Region Broye profitiert nicht nur von ihrer strategisch günstigen Lage zwischen dem Genferseebogen und den wichtigsten Städten der Deutschschweiz, sondern auch von einem agilen und kooperativen Wirtschaftsumfeld. Die Nähe zu Hochschulen – EPFL, HEIA-FR, HEIG-VD – erleichtert die Rekrutierung von Talenten und die Entstehung gemeinsamer Projekte. Sowohl für Unternehmen als auch für Bundesinstitutionen ist dieses Umfeld ein fruchtbare Boden für die Entwicklung von Spitzinnovationen.

Mit der Ansiedlung von armasuisse W+T, der verstärkten Zusammenarbeit mit der Luftwaffe, der Einführung von Fachveranstaltungen und der Schaffung eines zukünftigen Ausbildungszweigs im Bereich Luftfahrt, positioniert sich die Broye mehr denn je als wichtiges Zentrum der Schweizer Luftfahrt. Diese Dynamik bestätigt, dass Payerne sich nicht mehr damit begnügt, ein Ort für Flugoperationen zu sein: Es wird zu einem Zentrum für Innovation, Ausbildung und strategische Entwicklung für die gesamte Branche.



Energy Day in Payerne

Fliegerisches aus der Schweiz

Wenn der Schweizer Zoll anruft

Luca Milesi, Vorstandsmitglied AOPA Switzerland

In diesem Frühjahr wurde ich eingeladen, mein Flugzeug bei der Veranstaltung Lugano Vola 2025 auf dem Flughafen Lugano vorzustellen, wo ich es bereits 2022 ausgestellt hatte, als es noch im Bau war. Also habe ich rechtzeitig beim BAZL die Erlaubnis beantragt, mit einem ausländischen Ultraleichtflugzeug in die Schweiz einzureisen, alle erforderlichen Unterlagen eingereicht und CHF 280 bezahlt, und ich muss sagen, dass trotz der Komplexität des Verfahrens alles problemlos und schnell abgewickelt wurde.

Mein Flugzeug, eine ICP Savannah, habe ich in der Schweiz gebaut ([siehe dazu Frühlings Position Report 2024](#)) und dann für die Endmontage nach Italien gebracht. Das Flugzeug ist als Ultraleichtflugzeug zugelassen und steht im grenznahen Italien auf dem Flugplatz von Cogliate. Der Hauptgrund für meinen Standort in Italien ist die viel entspanntere Atmosphäre auf den kleinen Flugplätzen und die Tatsache, dass man jedes Mal, wenn man die Schweiz verlässt oder wieder einreist, den Zoll passieren muss. Für das Tessin ist Italien das nächstgelegene und auch naheliegendste Ziel, wo es aber fast keine Zollflughäfen mehr gibt, die nicht kilometerlange Formulare, ewig lange Wartezeiten und verrückte Landgebühren verlangen. Die einzige lobenswerte Ausnahme ist Bresso, wo man aber trotzdem 12 Stunden vorher Bescheid geben muss.

Anruf vom Schweizer Zoll

Am Donnerstag, dem 11. September, starte ich also mit einem Flugplan von Bresso nach Locarno, wo ich mein Flugzeug für ein paar Tage stationieren will. Am folgenden Samstag mache ich den kurzen Flug nach Lugano, stelle das Flugzeug ab und bringe es am Sonntag zurück nach Locarno. Und am Montag die Überraschung. Ich bekomme einen Anruf vom Zollamt, ich solle so

schnell wie möglich zu ihren Büros in Lugano kommen, weil ich als Schweizer Staatsbürger mit Wohnsitz in der Schweiz illegal mit einem im Ausland zugelassenen Flugzeug in die Schweiz eingereist sei. Ziemlich besorgt antworte ich, dass ich eine Genehmigung vom BAZL habe, aber offensichtlich hatte ich die Zollfrage nicht bedacht. Auch die Tatsache, dass ich nur für kurze Zeit in der Schweiz bleiben wollte, wie ich es oft bei vielen anderen Flugzeugen sehe, und dass ich den grössten Teil der Mehrwertsteuer in der Schweiz bezahlt hatte, hatte mich (fälschlicherweise) glauben lassen, dass alles in Ordnung sei. Glücklicherweise traf ich in Lugano nach einem ersten Moment verständlicher Anspannung auf einen freundlichen Zollbeamten, der meine Situation unter vollständiger Einhaltung des Gesetzes verstand und mir half, das Bussgeldverfahren so einfach wie möglich zu gestalten.

Die Tatsache, dass mein Flugzeug in der Schweiz gebaut wurde, wo ich die Mehrwertsteuer auf die meisten Teile und auf die Lackierarbeiten, die ich nicht selbst gemacht habe, bezahlt habe, hat mir geholfen, den Wert der nicht gezahlten Steuern und damit automatisch auch die Höhe der Strafe, die sich auf das Einfache der „hinterzogenen“ Mehrwertsteuer belief, zu senken. Die Geldbusse kann jedoch zwischen dem Einfachen und dem Dreifachen des Mehrwertsteuerbetrags ausmachen. Ich halte es daher für sehr sinnvoll, alle in der Schweiz ansässigen Piloten, die mit einem im Ausland zugelassenen Flugzeug in die Schweiz einreisen möchten, darauf hinzuweisen, dass sie diese Zollproblematik gebührend beachten sollten. In meinem Fall ist es relativ glimpflich ausgegangen, aber im Falle eines VL3, Blackshape oder eines anderen Flugzeugs im Wert von mehr als CHF 300'000 könnte das Ganze sehr teuer werden.

Zollbestimmungen für Personen mit Wohnsitz in der Schweiz

Es dürfen grundsätzlich keine unverzollten Luftfahrzeuge benutzt werden. Dies gilt auch für gemietete oder ausgeliehene Luftfahrzeuge und auch für solche, die im Ausland gemietet oder von Verwandten, Bekannten oder einem Flugverein im Ausland zum Gebrauch überlassen wurden. Dasselbe gilt übrigens auch für Autos.

Jedoch ist unter gewissen Voraussetzungen eine Spezialregelung für 12 grenzüberschreitende Hin- und Rückflüge pro Jahr möglich.

Das Luftfahrzeug wird zum privaten, sprich nicht gewerblichen Zweck genutzt.

In diesem Fall darf das unverzollte Luftfahrzeug:

- für 12 grenzüberschreitende Hin- und Rückflüge pro Jahr verwendet
- und höchstens 3 Tage in der Schweiz stationiert werden.
- Die Landung muss auf einem Zollflugplatz (Kategorie A – C) erfolgen.
- Für die Veranlagung des unverzollten Luftfahrzeugs müssen Sie eine besondere Zollanmeldung unter [diesem Link](#) beantragen.
- Für die Einfuhrabgaben muss ein Depot geleistet werden.
- Jeder Grenzübertritt muss von einer Zollstelle bestätigt werden.



Der Autor und seine Tochter unterwegs in der Savannah

Anmerkung der Redaktion:

Wird das Luftfahrzeug gewerbl. genutzt, indem Personen gegen Entgelt (darunter fallen auch Naturalien) oder Waren gegen oder ohne Entgelt transportiert werden, gilt dasselbe wie beschrieben mit dem Unterschied, dass das Luftfahrzeug am Ende jeder Beförderung wieder ausgeführt werden muss. Wobei Binnentransporte, unter dem die Erbringung von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen verstanden wird (sog. Kabotage), untersagt sind. Ich darf also nicht mit meinem in Italien stationierten und registrierten Flieger, nachdem ich in die Schweiz geflogen bin, einen Fliegerkollegen mit nach Italien heimfliegen und dieser lädt mich dafür zum Abendessen ein.

«*Die Geldbusse kann zwischen dem Einfachen und dem Dreifachen des Mehrwertsteuerbetrags ausmachen.»*

International News & IAOPA

IAOPA Europe Regional Meeting in Zürich

Roland Kaps-Becker, Vizepräsident AOPA Switzerland

Unverhofft kommt oft – das Sprichwort traf auch für uns auf die eher kurzfristige Organisation des Regional Meetings der IAOPA Europe zu. Wir sind die nötige Flexibilität als Piloten ja gewohnt 😊 Als möglicher Ort für die Durchführung erwies sich das Hotel Crowne Plaza in Zürich neben finanziellen und logistischen Gründen als sehr hilfsbereit, freundlich und praktikabel.

So fanden sich am letzten Oktoberwochenende rund 25 Vertreter aus 13 europäischen AOPAs in Zürich ein. Es ist immer ein erfreulicher Austausch, sich mit anderen Piloten über fliegerische Möglichkeiten und Erlebnisse vom Nordkap bis Sizilien und von der Iberischen Halbinsel bis ans Schwarze Meer auszutauschen. An solchen Meetings können nicht nur Bekanntschaften zu

Freundschaften werden, es wurde auch schon die eine oder andere Idee für ein Fly Out an einem Regional Meeting «geboren» und dann im folgenden Jahr umgesetzt.

Bereits am Freitagnachmittag traf sich ungefähr die Hälfte der Teilnehmer um vertieft vereinzelte Themen zu beleuchten und die Verbandsarbeit mit verschiedenen Behörden und Gruppen zu koordinieren. So berichtete unser ehemaliger Geschäftsführer Philippe Hauser von seinem (aufrechterhaltenen) Engagement bei der ICAO Europa zugunsten einer Erleichterung bei den Sprachanforderungen. Wie üblich ist das bei ICAO ein langer Weg, der aber oft von Erfolg gekrönt ist. Da die IAOPA als einziger GA-Verband bei der

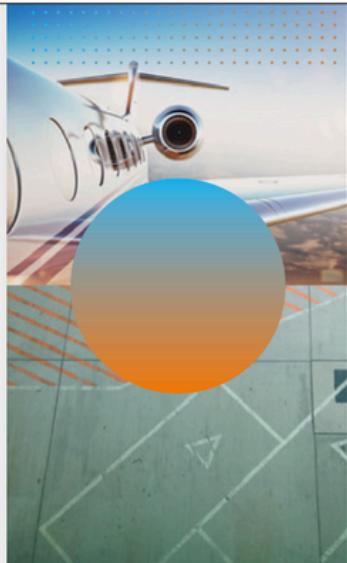
Offizieller Versicherungspartner der AOPA

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

ICAO in Montreal Beobachterstatus geniesst, haben wir die Möglichkeit auch auf europäische Belange einzuwirken. Natürlich beschäftigten wir uns auch mit potentiellen Themen für Vereinfachungen im EASA-Kontext, die mit der Umfrage des sog. «Rule Simplification Programme» anstehen (vgl. separaten Artikel in diesem Position Report).



Gemütliches Nachtessen im «Le Dézaley» neben dem Grossmünster
Bild: Roland Kaps-Becker

Gestärkt mit einem leckeren Fondue in der Zürcher Innenstadt ging es am Samstag zuerst um einige interne Themen wie das Budget für 2026. Die überraschenden Einschränkungen an zwei belgischen Flugplätzen zur Verwendung von Avgas-Flugzeugen Anfang des Jahres beschäftigen uns nach wie vor. So berichtete Peter Keutgens über die jüngsten Entwicklungen und Gespräche. Der Stoff Cumene ist in Jet-Fuel und Avgas vorhanden, dessen Handling war aber offiziell für Privatpiloten lange nicht zugelassen (für Fahrzeugfahrer schon...). Michael Erb konnte berichten, dass sich der lange Einsatz für die politische Unterstützung zur Zulassung auch für Privatpiloten durchaus lohnt: die Gleichstellung mit Autofahrern ist erreicht.

Vielen Dank gilt unseren Sponsoren, die durch ihre Beiträge und Vorträge zum guten Gelingen des Anlasses beigetragen haben. So hat Bollinger Aviation uns zu den jüngsten Entwicklungen in Europe rund um den bleifreien Nachfolger von Avgas 100LL informiert. Sie bieten als

europäische Premiere am Flugplatz Ganderkesee (EDWQ) in Deutschland nun das 100R von Swift Fuels an.

capzlog.aero stellte deren erstes offiziell nach EASA AMC1 FCL.050 zertifiziertes digitale Flugbuch vor. Wir haben unter anderem in der letzten Sommerausgabe des Position Reports über das innovative Logbuch und der nun vorhandenen Integration von FlySto berichtet. Übrigens: AOPA-Mitglieder profitieren von 15% Rabatt bei capzlog.aero.

Wolfgang Oestreich von ForeFlight stellte dar, wie die Navigationssoftware Piloten beim Fliegen unterstützt und gewährte erste Einblicke in künftige Funktionen auf deren Produkt-Roadmap. Auch für ForeFlight gibt es dank einer europaweiten Vereinbarung 15% Rabatt für AOPA-Mitglieder.



Wolfgang Oestreich präsentierte aktuelle Neuerungen in ForeFlight.
Bild: Roland Kaps-Becker

Wir freuten uns sehr am Nachmittag Darren Pleasance, den Präsidenten der AOPA USA und damit auch Präsident der IAOPA per Livestream begrüssen zu können. MOSAIC bringt für die GA in den USA viele Erleichterungen, die gerade bezüglich Zertifizierung von Flugzeugen stark von europäischen Neuerungen in der Flugzeugentwicklungen geprägt ist. Daneben bieten Vereinfachungen bei den Medicals ohne Sicherheitsverluste weitere Fortschritte. Die Erfahrung, dass von mittlerweile rund 100'000 Piloten mit BasicMed kaum Unfälle aufgrund medizinischer Gründe verursacht wurden, bildete hierbei eine gute Basis.



Capzlog.aero präsentierte deren digitales Logbuch, Bild: Roland Kaps-Becker

Auch der IAOPA Generalsekretär Jim Coon schaltete sich zu und erläuterte u.a. die jüngsten Entwicklungen rund um bleifreies Avgas von den potentiell drei Anbietern.

J.P. Kinos (AOPA Finland) erläuterte wie sich europäische Projekte mit der elektronischen Sichtbarkeit (sog. „e-conspicuity“) befassen bzw. welche nächsten Schritte bei Validierungen mit Eurocontrol anstehen. In der Schweiz sind wir mit dem BAZL und anderen Verbänden eng ins Projekt „FASST-CH“ eingebunden und wirken aktiv mit.

Den gelungenen Anlass konnten wir bei einem leckeren Abendessen im Zeughauskeller abrunden. So kamen einige auch auf ihre Kosten und konnten ein (echtes!) Zürcher Geschnetzeltes geniessen.



Vertreter von 13 Ländern am Regional Meeting, Bild: Marina Paralingova (AOPA Luxemburg)

SERA-Anpassungen & Ausnahme Schweiz

Roland Kaps-Becker, Vizepräsident AOPA Switzerland

Wir haben alle mal die berühmten drei Notfall-Transpondercodes auswendig gelernt, wobei der „tiefste“ (7500) in der General Aviation doch eher seltener zum Einsatz kommt. Bei (Verdacht auf) Funkausfall den Code 7600 zu rasten, macht auf alle Fälle Sinn. Hierbei kann man im Gebirge noch abwägen, ob eine Flugsicherungsstation einen überhaupt empfangen können sollte. Wer z.B. öfter in Norditalien unterhalb der Gipfelspitzen um die Berge kurvt, kann ein Lied davon singen. Die EASA hat mit Gültigkeit ab Mai 2025 eine Ergänzung beim Funkausfall hinzugefügt, und zwar wenn ein IFR-Flug in VMC den Funkkontakt verliert. Dann ist (eigentlich) der Code 7601 am Transponder einzustellen. „Eigentlich“ deshalb, weil dies in der Schweiz (noch) nicht gilt. Zum mindest bis Januar 2026 soll gemäss NOTAM A0252/25 dieser Code noch nicht verwendet werden.

NOTAM Text:

IFR FLT SHALL USE SSR CODE 7600 IN CASE OF RCF EVEN WHEN CONTINUING IN VMC TO THE NEAREST SUITABLE AD. SSR CODE 7601 AS DEFINED BY SERA.14083 NOT YET IMPLEMENTED.

Funkausfall bei IFR in VMC

Um Missverständnisse zu vermeiden: es soll auch in der Schweiz bei Funkausfall während eines IFR-Fluges in VMC zum nächsten geeigneten Flugplatz geflogen werden (und dabei 7600 gerastet halten). A propos Funk: In der Schweiz ist die Nutzung des Herstellers oder des Flugzeugtyps als Teil des Callsigns zwar unüblich aber nichtsdestoweniger legal. Gemäss ICAO (Annex 10, Vol. II, 5.2.1.7.2) & EASA (GM1 SERA.14050) kann man bei der Nutzung des Kennzeichens als Callsign (gilt also z.B. nicht mit dem Rufzeichen einer Airline) davor den Hersteller/Flugzeugtyp erwähnen. Beim abgekürzten Callsign nennt man dann nur noch Hersteller/Flugzeugtyp und die letzten beiden Buchstaben. So wird z.B. aus einer „Robin HB-KDA“ in der abgekürzten Form „Robin DA“.

Weitere Neuerung bezüglich Flugplan:

Ballistische Rettungssysteme an Flugzeugen haben schon manches Leben gerettet und eine kritische Flugsituation zu einem überlebbaren Ereignis werden lassen. Gemäss SERA.4005 sind solche ballistischen Rettungssysteme nun unter «N/REMARKS» in Item 19 des Flugplanes zu vermerken, damit im Ereignisfall Rettungskräfte sich darauf einstellen können.

Der Flugschreiber

Launch Der Flugschreiber 2026



Jetzt abonnieren
& gewinnen!

-25 %

Für Mitglieder der
AOPA Switzerland
auf die Listenpreise



Feuerlöscher – die Zweite

Roland Kaps-Becker, Vizepräsident AOPA Switzerland

Wir haben bereits im letzten Position Report über die Problematik der Halon-Feuerlöscher berichtet. Gemäss diversen Verordnungen und Richtlinien, sind diese u.a. an Bord von Flugzeugen ab dem 1.1.2026 verboten. Es gibt zwar zwei Varianten von Halotron als Ersatz für Halon 1211 mit ähnlich effizientem Verhalten und Zulassung in Flugzeugen, aber nur Halotron BrX darf in Europa verwendet werden. Und diese Feuerlöscher kosten aktuell über CHF 1500 – sofern sie überhaupt lieferbar sind, denn die Airlines sind auch an der Umrüstung. Ob sich da ein paar Hersteller und Händler ins Fäustchen lachen?

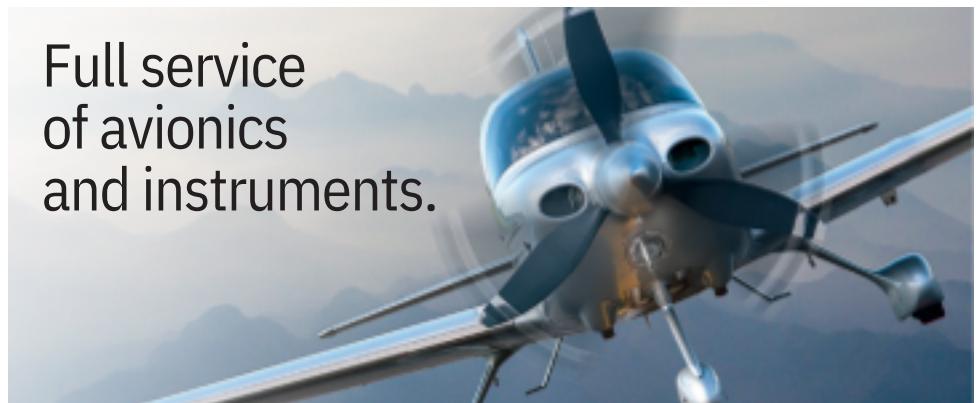
Was kann man also tun?

Von IAOPA Europe haben wir u.a. die berichteten Feuer an Bord der letzten 10 Jahre durch EASA eruieren lassen. Gemäss zentraler Europäischer

Datenbank gab es seit 2016 insgesamt 8 gemeldete Feuer, wobei es nur bei einem Vorfall zu schweren Verletzungen kam. Dieser und vier weitere Fälle fanden jedoch in sogenannten ELA1 Luftfahrzeug statt (ELA1-Flugzeuge: MTOM \leq 1200 kg). Diese sind gemäss Regularien aber gar nicht zur Mitnahme eines Feuerlöschers verpflichtet. Bei den restlichen 3 Vorfällen gab es zwei davon in Ballonen und einen einzigen in einem ELA2-Flugzeug (MTOM \leq 2000 kg).

Ob in diesen Fällen ein Feuerlöscher wirklich geholfen hätte oder es sich teilweise auch um sog. «Thermal Runaway»-Ereignisse mit Tablets oder Mobiltelefonen handelte, lässt sich aus der Statistik nicht eruieren. Wie bereits berichtet sind für sich erhitzende Mobilgeräte feuerfeste Umschläge die deutlich bessere Option. Die Nutzung eines Feuerlöschers auf engstem Raum ist für die Menschen an Bord eben auch mit

Full service
of avionics
and instruments.



Avionitec AG
GAC / P.O.Box 63
8058 Zurich-Airport
+41 43 816 44 39

Location Grenchen:
Flughafenstrasse 59
2540 Grenchen
+41 32 652 41 61

AVIONITEC

www.avionitec.ch

grossen Risiken verbunden. Und für zu heisse Bremsen oder einem Brand beim Motorstart reicht ein für den Strassenverkehr zugelassener Feuerlöscher ebenfalls.

Wer einen Feuerlöscher mit Halotron BrX installieren will, soll dies durchaus tun dürfen; aber eben auf freiwilliger Basis.

Was tun wir von IAOPA?

Einerseits haben wir von der EASA die Zusage, dass ein Flugzeug auch mit einem Halon-Feuerlöscher an Bord ab 1.1.2026 nach wie vor lufttüchtig ist. Das mag etwas formalistisch klingen, trägt aber auch zur Klärung weiterer Schritte bei. Grundsätzlich verfolgen wir das Ziel, dass Feuerlöscher im nichtgewerblichen Einsatz als sog. «Non-installed Equipment» gilt und damit nicht nach Luftfahrtstandards zugelassen sein müssen. Dies gälte dann analog den heute verwendeten Tablets für die Navigation. Und wie die oben erwähnten Statistiken zeigen, sind Brände in Kleinflugzeugen bis 2000 kg MTOM

eigentlich ein «non-event» – es findet schlicht kaum statt. Weshalb sollen die etwas schwereren ELA2-Flugzeuge mit weniger Vorfällen in den letzten 10 Jahren bezüglich Feuerlöscher strikter gehandhabt werden? Die Erläuterungen hierzu und die entsprechende Überzeugungsarbeit wird aktuell in Brüssel und Köln geleistet.

«Gemäss zentraler
 Europäischer Datenbank
 gab es seit 2016 insgesamt
 8 gemeldete Feuer,
 wobei es nur
 bei einem Vorfall zu schweren
 Verletzungen kam.»



Bild: Patricia Siebenmann

Updates from IAOPA@EASA

Text: Roland Kaps-Becker, Vice President AOPA Switzerland

IAOPA Europe has for a long time been involved in shaping GA topics at EASA. For example, at the GA Days in Egelsbach at the end of June, key concerns were presented to the EASA Executive Committee and explained and clarified on the basis of specific experiences with small aircraft. Please see the report about the event in the last Summer Edition of Position Report 292.

It's worth noting that the EASA General Aviation Community Steering Group (GA.CSTG) is chaired by IAOPA Europe's Senior VP, Michael Erb (who is also the CEO AOPA Germany). In this way, IAOPA Europe has direct access to GA topics at EASA. This opens many ways for fruitful discussions.

Rule Simplification Programme

So when EASA launched the Rule Simplification Programme, IAOPA Europe started to elaborate on relevant topics where we see a need for change. Several of those had been mentioned in previous editions of the Position Report or via the IAOPA Europe newsletter. In the light of MOSAIC in the United States and their experience with Basic Med for some time now, a relaxation of Medical Standards for non-commercial license holder (i.e. Class 2 & LAPL medicals) is one goal.

The UK has kind of paved the way for this as well with the establishment of the "Pilot Medical Declaration" this year. Part-IS, the rules about Information Security, seems not proportionate to the respective organisations and use of aircraft. A flight school or maintenance shop needs to implement the respective regulation if e.g. in addition to some DA-42s they add one DA-62 for their operation/care. That's because there's a sharp cut at 2000 kg.

These are just some of the topics we address towards the EU and EASA.

Call to action

You also have the possibility to participate in that rule simplification programme. The deadline to do so is 31 December 2025. You can take up some of the points above and/or add your own requests. You can find the questionnaire directly at [this link](#).

EASA Medical Conference on Diabetes/Cardiovascular Research & Recommendations

Representing IAOPA Europe, we participated in this conference in mid-November. It was the final dissemination event of two research studies funded by EASA. The goals of these two studies were the development of recommendations to EASA on how to adjust the current rule set for Medicals concerning Diabetes and Cardiovascular Diseases. The study setup, execution, results and recommendations were presented during 1,5 days for each topic.

You can find the documents from the respective research and all **conference presentations here:**

- [Diabetes mellitus \(DM\) | EASA](#)
- [New treatments and diagnostic measures for cardiovascular diseases – Pilots and ATCOs Cardiovascular evaluation \(CaVD-PACE\) | EASA](#)

EASA's Dr. Pedro Caetano welcomed the participants with the words "we want to have evidence-based regulation", something we could hear several times during the 3 days (but it was sometimes rather a lip service...). The new Flight Standards Director Francesco Gaetani mentioned in his welcome address that "any regulatory initiative is grounded on solid research". We shall see what certain luminaries think about that...

Diabetes: currently, only the UK, Ireland and Austria approve a Class 1 with OML (Operational Multi-pilot Limitation). Canada is leading the way since 2000 while the US and Australia have done so in the last 5 years. There's a variety of new treatments available, but many doctors are not aware of them. Insulin pumps have been tested in a hypobaric chamber up to 8000 ft (max. altitude in a pressurized cabin) including rapid decompression without any remarkable difference in performance. I asked whether they also did some testing at higher altitudes, but the pump providers limited the tests to 8000 ft. Maybe we can ask EASA to do the study up to FL240 or so with us.

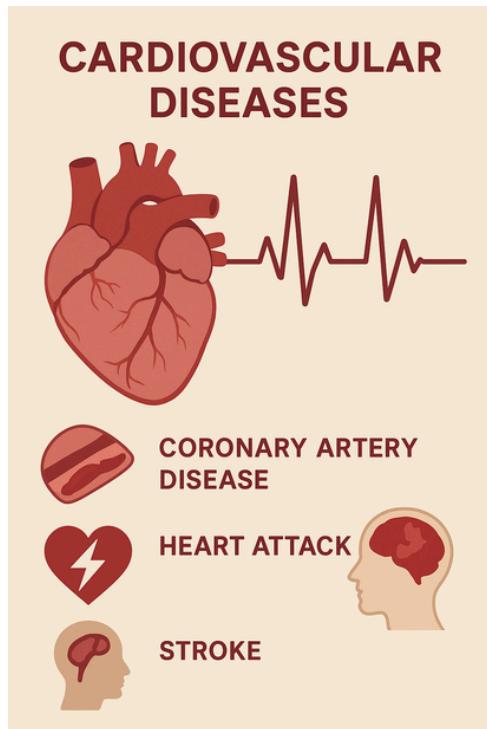


Opening of the EASA Dissemination Event,
Photo: Roland Kaps-Becker

A diabetes research professor put it nicely for his area of expertise when talking about risk: it should be more "evidence-based" than "eminence-based" assessment. Unfortunately, that message didn't seem to reach all the present (primarily cardiology) eminences – I mean top shots 😊

Cardio-vascular Diseases (CaVD): there have been huge upgrades in diagnostics and therapy over the last 15 years since the development of cardiovascular requirements in EASA. Still, CaVD is the most frequent reason for temporary or permanent grounding of pilots above the age of 36. But these developments should allow for more

flexibility in the "cut-off" values (i.e., age limit for certain medicals). AI is developing quickly here as well (esp. for diagnosis).



However, they propose to raise the requirements for LAPL pilots concerning CaVD limitations (OSL: Operational Safety pilot Limitation). And that's when their arguments really became polemic. To quote from the presentation:

"It is recommended to use only OSL for LAPL pilots like it is recommended for class 2 pilots, [...] In case of an accident this would include the following problems:

- A dead or severely injured pilot, what should be avoided for ethical reasons, not only if passengers are involved.
- In case of a crash people on the ground could be injured or killed. An airplane could for example crash into a school or a kindergarten.

- A crash even without involvement of passengers could contribute to a bad reputation of recreational flying.
- Crashes of recreational pilots could rise insurance costs, which should be avoided.”

I tried to stay calm (all that head shaking gave me a headache) and raise the question whether they want to assess every car driver for CaVD as well because there are many more accidents involving heart issues on the road. Unsurprisingly, that didn't fit so well with them... On a more serious note, I urged EASA when considering these recommendations to base any assessment on statistics (as was mentioned on the first day) and continue proportionality for piloting small aircraft in the light of the GA Roadmap/Flightpath 2030+/MOSAIC.

The main problem I see with the Cardiologists (besides having an intrinsic motivation for additional examinations) is that they “only” deal with heart patients or even sick people and tend to forget that this is a small percentage of the whole population. “Honi soit qui mal y pense!”

On Friday afternoon, there was an aerial banner tow circling over the EASA building. The banner said “Cologne Christmas Circus” – what a wonderful analogy for what was going on that day in the Airbus meeting room below...

At least the conference conclusions were more reflecting proportionality.

Next Steps

EASA's intended Rulemaking process is envisaged as follows: RuleMaking Task (RMT.0424) to start in the second half of 2026, publish the NPA beginning 2027, publish the Opinion by the end of 2027 and have the amended rules in 2028. AOPA Switzerland will remain involved in this activity via IAOPA Europe.

« *A diabetes research professor put it nicely for his area of expertise when talking about risk: it should be more “evidence-based” than “eminence-based” assessment »*

E-Magazine with weekly international news



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

In case your life's been too busy lately to take some time off for flying:

[Check out these videos here](#)

Mitgliederinserate

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

Als Mitglied profitieren Sie von der kostenlosen Publikation von Kleininseraten (Tausch, Occasion, Mitflugangebot usw.). Sie können jederzeit Gratisinserate aufgeben. Kontaktieren Sie uns über office@aopa.ch.

Piper Archer II, PA-28-181 (1994), Anteil zu verkaufen

1/3 Anteil zu verkaufen: Piper Archer II, PA-28-181 (1994), HB-PPY

Hangarplatz in Grenchen

Remanufactured Motor, ca. 200h - Instrumentierung 2021 erneuert: GTN 650, GI 275 (Attitude Indicator), Garmin GNS 430, Air Traffic (AT-1, Flarm, Mode-S, ADS-B), Kap 100 Autopilot, Slaved Gyro - IFR-Zertifizierung möglich - Höchste Verfügbarkeit - Langfristige Mehranteil- oder Komplettübernahme möglich - Perfektes, ökonomisches, ergonomisches und verlässliches Reiseflugzeug

Corinne Gubler, corinne.m.gubler@gmail.com, 079 776 10 08

30.08.2025

Verkauf: Transportanhänger mit Strassenzulassung

Auflaufbremse, Licht,

el. Seilwinde 12V / 2 verstaubare Alu-Auffahrrampen

Konstruiert für Flywhale und Helikopter Exec 90,

universell anpassbar dank Holzplattform.

Ladefläche: L 261 x B 200 cm, Höhe 43 cm

Spurbreite Rampen: ca. 230 cm

Gesamtgrösse: L 467 x B 243 cm / Leer 270 kg,

Zuladung 430 kg, Gesamt 700 kg

Preis: VB CHF 3900.-



Mobil: +41 77 416 21 05 / Email: jean.jacques.leo.loertscher@gmail.com

20.08.2025

ROBOTOW Manöverierhilfe mit Zubehör für Leichtflugzeuge

Baujahr: 2000 / Adapter für Cessna: 172, 182, 206, 310, Extra 400/500

Original Adapter für TB20, TB21 fehlt, aber Adapterpins enthalten

<https://www.robotow.com/products/TB20-Trinidad-c92441002>

Ladegerät: 100 – 240VAC, 50/60Hz, CH/EU/US-Stecker // Immer hangariert

Pb-Akkupack18V: Zellen defekt, sind leicht zu ersetzen

Neupreis: \$ 1700, jetzt VP CHF 450 // Neue pb-Akkuzellen: + CHF 170

Detailliertes Ausschreibungsblatt anfordern bei: bruno_stocker@bluewin.ch
20.08.2025

Halter gesucht Piper Meridian PA46T-500

Homebase: LSZF, Hangar 7

Jahrgang/Flugstunden: 2009, 2'350 h

Turbine: P&W PT6A-42A / Prop: 5 Blatt / Plätze: 6

Reiseflughöhe: FL280 (≈ 8'535 m), Druckkabine

Ausrüstung: Avionik: Garmin G1000, NXi, Synthetic vision system, Trafic Alerting System (TAS), Wetter Radar und Storm Scope, Jeppesen Chart View, Garmin GFC-700 digital Autopilot

Gruppe Info: Zwei Halter, eventuell Möglichkeit für einen dritten Miteigner, müsste SET, HPA Lizenz haben und min 500 Flugstunden total nachweisen (Versicherung).

Reto Reusser / 079 662 20 69 / r.reusser@resax.ch

Alex Erismann / 079 355 55 27 / erismann@displaylc.com

24.07.2025

Zu verkaufen: Neuwertige Mygoflight iPad Beinhalterung

Mit dieser Aluminium - Polycarbonat Beinhalterung kann ein iPad oder iPad Mini auf dem Knie sogar geneigt und 360° drehbar so positioniert werden, dass es immer gut einsehbar und bedienbar ist. Die Befestigung erfolgt über Nylon-Riemen mit Magnetverschlüssen. Kompatibel mit allen MyGoFlight Kniebrettern.

Siehe Videoclip

Preis CHF 150,00

Peter Spiller Email: p.spiller@bluewin.ch

20.07.2025

Cessna 340A, HB-REG. Jg. 1981, zu verkaufen

TT4800, 3650 LDG, Conti-520: LH TSN 2816, TSO 1400, RH TSN 2396, TSO 740, McCauley 3 Blade deiced, 1996, Rev OCT 2024, white with grey and black stripes, grey leather interior, GND CLR, G500, Autopilot, GMA345, GNS530AW, GNS430W, DME, ADF, 2xGTX330, TAS600, Artex ME406, F/S indicator, 2 Wing Locker Tanks, Prop Sync Phaser, WX Radar, SC, Shadin Fuel Computer, MTOM/MLDM 2717 kgs, CHF 240'000.00

Thomas Hiestand, 079 373 67 64, thomas.hiestand@aviatis.ch
08.07.2025

Beech 35-33 HB-EHO. 1/6 Anteil

15'000Fr., top Zustand, rund 5600h TT,
Motor ca. 250h / neu 2020, (Fonds vorhanden),
5.5h End., Autopilot mit Höhenhaltung, FLARM,
6-Pack, Hangar LSZF, sehr gute Verfügbarkeit,
super Reisemaschine. Stundenpakete möglich.



Kontakt: thosi@bluewin.ch, 079 616 4769
30.06.2025

Zu Verkaufen: Fabrikneues Bose Aviation Headset A30 mit Bluetooth

Anschluss PJ-Stecker. Originalverpackt, Ungeöffnet. Artikel: 857641-3120. Verkauf wegen Falschbestellung (Anschlusskabel).
Preis CHF 1'195.00.

Thomas Morf, +41 79 777 44 11, thomas@morf.li.
25.06.2025

A VENDRE Piper PA28-140 Cherokee 160 HP HBOYH 1965 / LSGP

Kontakt: Bernard Savoie +4122 369 16 57
+4179 687 00 10 / savoiebd@netplus.ch
25.06.2025



Reiseflugzeug sucht Mitbesitzer

Die Cessna Centurion P210N ist ein ideales Reiseflugzeug mit bis zu 6 Sitzen für IFR-Piloten, die dank Druckkabine bis FL 230 ohne zusätzlichen Sauerstoff längere Reisen unternehmen möchten. Das Flugzeug hat Baujahr 1978, wurde stets gewartet und hangariert. Die Avionic wurde 2024 komplett auf Glascockpit umgebaut. Flint Tip- tanks bieten bis zu 6 Stunden Autonomie. Dual- Alternator, Dual- sucion, Boots und Prop- heating etc. sorgen für mehr Sicherheit.

Standort der Cessna ist Grenchen.



Weitere Informationen unter 079/396 15 49 // Stefan Harangozo
20.06.2025

Piper Malibu Mirage 1/4 Anteil



Mit der Druck-Kabine fliest du bis auf FL250, 200 kts Cruise bringen dich in 2h nach London.
6 Plätze für ein komfortables Reisen (klimatisiert), G1000 Cockpit mit allem was dazu gehört, inkl. Wetterradar, Echtes Allwetter - Flugzeug (FIKI)
Perfekter und gut ausgestatteter Hangarplatz in LSZF
Tolle Partnerschaft mit jahrelanger Erfahrung im Betrieb dieser Maschine.
Beteilige dich (1/4 Anteil) an unserer Haltergemeinschaft Malibu Wings.

sigikromer@swissonline.ch / 079 330 21 23 // felix.reinert@gmail.com / 079 300 91 34
20.06.2025

SUCHE

Suche Garmin GNS430 & GNS530 & King KX165A

Angebote unter 0763620709, Rudolf Burgstaller
19.05.2025

Flugzeuganteil zu verkaufen: Cirrus SR22TN G3 mit G1000 Avionik – LSZR

Zu verkaufen ist ein 1/3 Anteil an einer Cirrus SR22TN G3 mit Garmin G1000 Avionik. Das Flugzeug steht in St. Gallen-Altenrhein (LSZR) und verfügt über einen beheizten Hangarplatz. Die Cirrus SR22TN ist ein leistungsstarkes, IFR-taugliches Reiseflugzeug mit Gesamtrettungssystem – ideal für schnelle, sichere und komfortable Flüge über grössere Distanzen.

Bei Interesse oder für weitere Informationen freue ich mich über eine Nachricht:
tbr8185@gmail.com
14.02.2025

Interesse an einer TBM?

Suche Pilot, der sich mit mir gemeinsam ab 2025 eine TBM teilt.
Ich stelle mir das Modell 900 bis 940 vor. Hangar ist vorhanden.

Bei Interesse: fcthiel@me.com

Cirrus SR22T GTS für Schweizer Käufer

Eine seltene Gelegenheit für Schweizer Käufer, diese Cirrus SR22T GTS zu erwerben. Cirrus ist bekannt für ihre Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit (CAPS). Lackierung in French Racing Blue und Sterling Silver, Innenausstattung in schwarzem Leder.

Weitere Infos auf mackh.com/cirrus

Zu Vermieten

Ferienhaus auf der Insel Kefalonia (LGKF) in Griechenland. Einmalige Panoramaaussicht auf das ionische Meer. 10% AOPA Mitglieder Rabatt. <https://theakefalonia.com>

Kontakt: 076 387 50 55 , alekos.avgoustatos@posteo.ch

Bücker 131 APM HB-UUY zu verkaufen

Verkauf an Meistbietenden: Gebaut von FFA Altenrhein AG, SN 10, totalrestauriert Jahr 2000, mit Schleppkupplung. Textron Lycoming LYC IO-320-E2A mit Mühlbauer MT 188R125-3E Holzpropeller. Motor on-condition, letzte Überholung Jahr 2000, TSO 633h, TSN 4065h, Standort LSZK. GPS, Funk, Transponder, Flarm.

Kontakt: HBUUY@gmx.ch

Zu verkaufen:

King/Bendix Weather Radar / King/Bendix Weather Radar RDR 2000
 2x Garmin GNS 530 // Preis auf Anfrage

Felix Feller

Tel.: 079 400 62 68, Email: adm@avlan.ch

Bester Flugsimulator „ELITE“

Dem Meistbietenden abzugeben inkl. Gestell.

Pierre Schaeerer

Tel-Nr. +41 79 405 51 91,
schaerer.pierre@bluewin.ch

**50% Halteranteil an PA-34 Seneca III**

Der Besitzer verkauft sein Flugzeug altershalber.
 Ich fliege die Maschine seit 14 Jahren und
 möchte mit einem Partner eine Halter-
 gemeinschaft in Grenchen, LSZG, gründen.
 Das Flugzeug Bj. 1988 ist in einem guten
 Zustand. Die Motoren sind 12 Jahre alt und
 haben 700 Stunden seit dem letzten Factory Overhaul. Ein Rundhangarplatz mit Drehteller
 ist längerfristig verfügbar. Der Kaufpreis liegt noch nicht fest. Dieser wird jedoch im
 Verhältnis zu Unterhaltskosten zu vernachlässigen sein. Ich gehe konservativ von jährlichen
 Unterhaltskosten von CHF 96'000 inklusive Rücklagen für „Unerwartetes“ aus: kCHF 20:
 Jahreskontrolle, kCHF10: 50 Stunden Kontrolle, kCHF 10: Versicherung, kCHF 5:
 Propellerüberholung, kCH 51: Hangar, Motoren & Reserven für „Unerwartetes“



Bei Interesse: 076-372 4347

Beechcraft Debonier - 1/6 Anteil

Sehr guter Zustand & Verfügbarkeit, LSZF, VFR, Lärmklasse C

Continental IO-470-J, 6 Zyl., 225 PS, AVGAS, ca. 200h (Ende 2020 erneuert)

Hartzell PHC-L3YF-1R, 3-Blade Constant Speed, Anfang 2024 - TBO auf 0h

Cruise 135knt, 5.5h Endurance

Garmin GNS530 GPS/COM/NAV, zweites COM (Trig), Garmin GTX328 Transponder, DME, Intercom, AP mit Höhenhaltung und VOR/GPS Integration, FLARM

Kontakt: 079 202 7801

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, CHF 85'000.--

Martin Gautschi, +41 79 438 46 29, gautschim@bluewin.ch

Halteranteile

Top gepflegte DA42, Crosby-Umbau mit
CD-155-Triebwerken und MT Scimitar Props
(Flugleistungen wie DA42NG oder sogar
besser – ca. KTAS 170 in FL100 bei 70
bis 75% - Verbrauch dabei ca. 11 USG
Jet-A1/h)

G1000 Avionik, Autopilot KAP140,

TKS-Enteisungsanlage, O2,

Standort LSZF – stets hangariert

TT 2'900 h, RH Engine und Props 600h S/N, LH Engine 350 h S/N.

Rückstellungen TBO und LEP vollumfänglich vorhanden.



Ein bis zwei 1/5-Halteranteile bei guter Verfügbarkeit des Flugzeugs abzugeben.
Erwerb CR MEP/IR auf der Maschine möglich. Preis VS

Kontakt: DA42@bluewin.ch

Gesucht

Winterprojekte. verunfallte Flugzeuge, abgelaufene ARC & Motoren, unfertige Projekte, Hagelschäden,

Angebote an Ruedi Burgstaller, 076 362 0709 - vielen Dank !

Piloten-Eigentümer gesucht

Suche Piloten-Eigentümer zum Erfahrungsaustausch zur Instandhaltung/Wartung einer älteren PA28. Meldet Euch bei mir.

Roger Häner, roger.haener@icloud.com, 079 15 52 83

EASA/FAA Lizenzen - SEP/TAA - VFR/IFR

Jahrescheckflüge, Einweisungen, Umschulungen, Flight Review (BFR) und IR Prof. Check (IPC),

GTN650/750/G1000NXi, AirBusinessCenter (FAA and TSA approved) EuroAirport BSL
www.flyabc.ch

Paul Philps, paul.flyabc@bluewin.ch, 079 285 46 60

