



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Édition 293 – Automne 2025



«
Lieu de rencontre
LFG2
Nuits-Saint-Georges»



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

Contenu

Éditorial	5
Nouvelles & Manifestations	7
Reportage: AOPA Fly Out	10
Logbook: Aller-retour au Groenland	14
IAOPA & International News	24
Dernières nouvelles	26
Petites annonces	29

Impressum



Éditrice:

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

Rédaction, traduction & correction:

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

Roland Kaps, roland.kaps@aopa.ch (traduction & correction)

Mise en page & édition électronique:

Peggy Walentin, peggy.walentin@aopa.ch

Parution tous les 3 mois

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

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.

« Ilulissat, tirée du
passionnant reportage
sur le Groenland
à partir de la page 14 »



Editorial

Chers membres de l'AOPA, chers supporters, chères supporters

Je savais que la vie était une course contre l'imprévu. Mais je ne pouvais pas prévoir ni m'attendre à ce qu'elle se transforme en marathon, comme c'est le cas actuellement. La disruption – le mot de l'année – a des aspects positifs et négatifs. Elle remet tout en question, le positif comme le négatif. L'avenir nous dira si elle apportera quelque chose de nouveau et, le cas échéant, quoi. À l'AOPA Switzerland et à l'IAOPA, nous nous engageons à faire en sorte que les aspects négatifs deviennent positifs et que les aspects positifs soient préservés. Ce n'est pas une tâche facile, alors que tout tourne actuellement autour des droits de douane et de la dette. Fin juin, une réunion de deux jours entre des représentants de l'EASA (y compris son directeur exécutif) et de l'IAOPA s'est tenue à Egelsbach, en Allemagne. L'objectif était d'échanger des idées sur les points sensibles pour les deux organisations et les améliorations souhaitables. Un tel échange entre spécialistes et responsables vaut son pesant d'or, car les discussions en face à face permettent d'exposer beaucoup de choses de manière plus claire et plus impressionnante que ne le permettent les mots (avec ou sans IA). Le résultat a été impressionnant et les participants sont repartis non seulement avec une meilleure compréhension de leur interlocuteur, mais aussi avec un sac bien rempli d'informations et de suggestions. Il s'agit maintenant de poursuivre cet échange d'informations et de le transformer en mesures fructueuses. L'IAOPA (et donc nous aussi) reste à l'écoute.

Une interruption

Dans toute la discussion autour des nouveaux traités européens et surtout de la reprise dynamique du droit, je suis toujours étonné de constater qu'à part les pilotes, les compagnies aériennes et l'OFAC, personne dans la politique, l'économie et la population ne semble savoir que depuis l'entrée en vigueur des accords bilatéraux



en 2000, le droit aérien suisse connaît l'instrument de la reprise dynamique du droit. Il existe une multitude d'exemples illustrant ce principe. Mais qui s'y intéresse, à part nous? Presque personne! Et ainsi, on échange avec zèle des arguments, des contre-arguments, des «si» et des «mais» sur des questions qui font depuis longtemps partie de la vie juridique et commerciale quotidienne en Suisse. Il serait bon que la Berne fédérale en prenne également note et en tire ses conclusions.

MOSAIC

Nous sommes tous habitués à ce que l'augmentation du nombre de règles restreigne, voire élimine complètement, la responsabilité individuelle des citoyens et donc aussi des pilotes (qui nous intéressent particulièrement ici). Selon la devise: l'État sait ce qui est bon pour nous, comment nous protéger, ce que nous devons faire. L'ancienne phrase selon laquelle tout ce qui n'est pas interdit est autorisé a aujourd'hui été inversée: tout ce qui n'est pas autorisé est interdit.

Le certificat médical, avec ses dispositions excessives, en est un bon exemple: ici, de nouveaux scénarios catastrophes sont constamment imaginés, puis des règles préventives sont adoptées pour les éviter. Cela n'a rien à voir avec la réalité, mais beaucoup avec la bureaucratie. La FAA a pris le contre-pied de cette approche, comme le montrent les dispositions récemment entrées en vigueur de MOSAIC (Modernization of Special Airworthiness Certification). Voici un extrait de l'annonce officielle correspondante:

"Aircraft with maximum speeds of 250 knots calibrated airspeed, retractable gear, and constant-speed propellers will now qualify as light sport aircraft under the highly anticipated Modernization of Special Airworthiness Certification (MOSAIC), which dramatically expands the LSA category and sport pilot privileges. Aircraft with flaps-down stall speeds up to 61 KCAS will be able to be certified as LSAs, and pilots will be able to operate aircraft with clean stall speeds of up to 59 KCAS under sport pilot privileges. AOPA advocated for many of the expansions in the final rule."

Responsabilité individuelle en matière médicale

Non seulement la catégorisation des aéronefs, mais aussi les examens médicaux ont été radicalement modifiés. La FAA s'est demandé ce qui était statistiquement pertinent en matière d'accidents et a ensuite réorganisé les examens médicaux sur cette base. Et voilà: statistiquement et en résumé, il n'y a aucune preuve qu'un examen médical approfondi soit efficace en matière de prévention. Que faire? La FAA s'est basée sur le fait que toutes les personnes qui conduisent un véhicule (voiture, camion, moto, etc.) doivent se soumettre à un contrôle médical. En cas de problèmes de santé, la responsabilité individuelle des personnes entre en jeu (déclaration volontaire de problèmes de santé tels que maladies cardiaques, opérations, problèmes de vue, par exemple, auprès des autorités). Ceux qui ne le font pas perdent leur couverture

d'assurance et sont passibles de sanctions. Il s'agit d'une prévention efficace qui a fait ses preuves depuis des décennies. La conclusion était donc la suivante: ce qui est bon pour des millions et des millions de conducteurs peut également être bon pour les pilotes. À l'avenir, un certificat médical délivré par un médecin généraliste (tel que le médecin de famille) suffira pour obtenir la licence de cette catégorie et l'obligation de déclaration s'appliquera. Tout le monde est soulagé et le résultat est meilleur.

Lors de la catégorisation, l'ancien système de classification par poids (qui a rempli son rôle, mais qui est désormais obsolète) a été remplacé par le système de vitesse minimale (voir ci-dessus). La raison en est que les matériaux et les équipements utilisés aujourd'hui pour les avions sont beaucoup plus légers et efficaces que ceux de 1945. Avec cette vitesse de décrochage, il est non seulement plus facile et moins coûteux de certifier et d'entretenir de nouveaux avions exceptionnels, mais de nombreux avions existants peuvent également entrer dans cette catégorie. Le fait que le nouveau train d'atterrissement escamotable, l'hélice à pas variable et un CAS de 250 noeuds soient désormais possibles complète positivement cette modification.

Les Européens sont désormais sollicités et nous avons fait une demande auprès de l'EASA dans le cadre de l'IAOPA. La réaction de l'Europe reste incertaine. Nous vous tiendrons au courant. Un coup d'œil au calendrier me montre que la saison de vol touche à sa fin. La pluie, le vent, les éclairs et le tonnerre le confirment sans pitié. Maintenant que les nuits sont plus longues que les jours, nous nous réjouissons des souvenirs des bons moments passés dans et avec l'avion, où qu'il nous ait emmenés. Je vous souhaite donc un bel automne.

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

Nouvelles & Manifestations

Save the dates

Flight Safety Seminar

7 mars 2026

Deux thèmes passionnants ont déjà été retenus:

Nous ne rajeunissons pas. Quels sont les défis à relever dans le domaine **Medical**?

Utilisation optimale de **ForeFlight**: conseils et astuces précieux pour l'utilisation de l'aide à la navigation.

AOPA Fly Out 2026

24 - 29 aout 2026

La destination pour 2026 n'est pas encore fixée, mais les idées et les souhaits ne manquent pas.

Restez à l'écoute pour le rapport de position hivernal pour plus d'informations.

AERO Friedrichshafen

22 – 25 avril 2026

Selon les organisateurs, l'édition 2025 d'AERO a été la plus réussie depuis sa création. Nous sommes convaincus que ce succès sera encore meilleur en 2026. Nous nous réjouissons d'ores et déjà d'accueillir de nombreux visiteurs sur notre stand, que nous partagerons notamment avec l'AOPA Germany et Austria. Ce stand sera également un stand de l'IAOPA, enrichi par la présence de nombreux représentants d'autres pays membres de l'AOPA.



Le SF-1 reçoit la distinction Solar Impulse

Le SF-1, un avion d'entraînement hybride électrique de Smartflyer AG, a reçu le label «Solar Impulse Efficient Solution». L'évaluation a été réalisée par des experts externes indépendants sur la base de normes certifiées. Le SF-1 rejoint ainsi le portefeuille de la Solar Impulse Foundation Efficient Solutions, une collection de solutions qui répondent aux exigences les plus élevées en matière de rentabilité et de durabilité.

Pour obtenir ce label, le Smartflyer SF-1 a été

soumis à un examen approfondi par un comité d'experts selon trois critères centraux: la faisabilité, l'impact environnemental et la rentabilité. Toutes les solutions primées sont présentées aux décideurs économiques et politiques par Bertrand Piccard, président de la Fondation Solar Impulse. L'objectif de cette initiative est de promouvoir des objectifs environnementaux plus ambitieux et d'accélérer la mise en œuvre de solutions durables à l'échelle mondiale.

Avec l'attribution du label, le développement du SF-1 entre dans une phase décisive: Smartflyer prépare des tests au sol approfondis qui débuteront d'ici la fin de l'année et qui viseront à valider les systèmes centraux ainsi que les performances de l'architecture hybride électrique. Le premier vol du prototype SF-1 est prévu pour le printemps 2026, une étape importante vers la certification selon les normes EASA CS-23.

«Le premier vol du prototype SF-1 est prévu pour le printemps 2026.»



Le SF-1 ce printemps à l'AERO Friedrichshafen / Photo: Patricia Siebenmann

Flying Adventure Tours fête ses 20 ans – Un anniversaire entre légende aéronautique et festivités

Fin juin, l'association Flying Adventure Tours a fêté ses 20 ans d'existence – dans le plus pur style à l'aérodrome de Speck-Fehrltorf et en compagnie d'une cinquantaine d'invités. La soirée a débuté par un apéritif sur la terrasse de l'aérodrome, sous un soleil radieux. Un moment fort était au centre de l'attention: l'Antonov AN-2 YL-LEV appartenant à l'association, placé bien en évidence devant la terrasse et illuminé de manière artistique à la tombée de la nuit – un véritable accroche-regard et symbole de l'histoire de l'association. Pour le dîner, les invités se sont réunis dans le hangar décoré sur le thème de l'aviation, où ils ont fait la fête dans une ambiance chaleureuse. Après le plat principal, le président Daniel Reichner s'est adressé aux personnes présentes et a retracé les deux décennies

d'histoire de l'association dans un discours personnel. Il a rappelé de nombreux moments inoubliables, des voyages dans des domaines viticoles aux excursions raclette, en passant par des événements de sport automobile en Suisse et à l'étranger. Il a particulièrement gardé en mémoire le Piémont, la Toscane, Vienne et Nice. Il a également rendu hommage au soutien important des sponsors et des compagnons de route, sans lesquels l'exploitation de l'AN-2 sous cette forme ne serait tout simplement pas possible. Christian Spaltenstein, membre de l'AOPA et ancien copilote (FO) de l'Antonov AN-2, a été nommé commandant de bord et a ensuite été soumis à une douche de bière traditionnelle.

La soirée s'est terminée en musique, autour de discussions et d'un bar très fréquenté – un anniversaire digne d'une association (pour en savoir plus, cliquez sur [ce lien](#) qui, avec passion et créativité, fait vivre une partie de la culture aéronautique).



Antonov AN-2

Reportage

Fly Out 2025 – Un voyage riche en histoires à travers la France

Texte: Peggy Walentin, Photos Daniel Affolter, Roland Kaps-Becker et Peggy Walentin

C'était un dimanche soir chaud lorsque les premières équipes ont atterri à Nuits-Saint-Georges. Le Château de la Berchère, établissement familial situé juste à côté du petit aérodrome, nous a réservé un accueil chaleureux. À l'ombre des vieux arbres du parc du château, nous avons trinqué avec du vin de Bourgogne, entamé les premières conversations et profité de l'ambiance particulière. Certains se connaissaient depuis des années, d'autres participaient pour la première fois, mais tout le monde s'est immédiatement senti à l'aise. C'est ainsi que commencent les meilleurs voyages: entre amis, dans un cadre historique, autour d'un bon repas et avec un soupçon d'aventure.



Le lundi, le château s'est rempli de voix supplémentaires: la formation était au complet, avec douze avions prêts pour une semaine riche en découvertes. Un déjeuner léger a été servi en ville, certains se sont offert une première dégustation de vin dans cette région mondialement connue. Le soir, une odeur de barbecue flottait dans l'air. Nous sommes restés longtemps assis

dehors, à raconter des anecdotes sur le monde de l'aviation, à déguster des fromages et des vins de la région, et nous avons senti le groupe se souder.

La Ferté-Alais



Le mardi nous avons conduit à La Ferté-Alais, un lieu presque sacré pour les passionnés d'aviation. Dès que l'on entre dans les hangars, on ressent l'histoire: des machines filigranes datant des débuts de l'aviation, des avions robustes des guerres mondiales, des légendes qui ont façonné le rêve de voler. Certains ont profité de l'occasion pour explorer l'intérieur du puissant B-17 «Flying Fortress». D'autres ont pris leur envol:

«Certains se connaissaient depuis des années, d'autres participaient pour la première fois, et pourtant, tout le monde s'est immédiatement senti à l'aise»

Roland a profité du vent dans le cockpit ouvert du Boeing Stearman, tandis que Samuel s'est fait plaisir dans le Pitts S-2 avec des acrobaties et des forces G. Le soir, un bus nous a emmenés à Barbizon, un petit village d'artistes avec des ruelles étroites et de vieilles maisons en pierre – un endroit qui nous a donné l'impression de voyager dans le temps. Dommage que les heures passées là-bas aient filé si vite.



Le Mans

Le mercredi matin, nous avons pris la direction du Mans. L'aérodrome est situé juste à côté du célèbre circuit automobile, et nous avons eu de la chance: des essais avaient lieu, ce qui nous a permis de voir des voitures de course filer à toute allure sur la piste. Lors d'une visite guidée, nous avons exploré la voie des stands, les tribunes et les virages qui ont marqué l'histoire du sport automobile. Ceux qui le souhaitaient ont profité de l'occasion pour visiter le Porsche Experience Center. Le soir, nous avons pris nos quartiers dans un hôtel élégant et avons terminé la journée par un dîner tous ensemble au Mans.





Vol vers Royan

Le jeudi matin était consacré à la vieille ville: pavés, vieux murs, petits restaurants... une promenade qui nous a permis de mieux appréhender l'atmosphère de la ville. L'après-midi, nous avons pris la direction de la côte atlantique. Dès l'approche de Royan, le vent soufflait fort, mais après l'atterrissage, le soleil nous a accueillis. Certains ont immédiatement osé sauter dans la mer, d'autres se sont promenés le long de la

plage. À l'hôtel Miramar, avec vue sur la mer, l'ambiance des vacances s'est installée, même si le temps est rapidement devenu plus orageux et pluvieux. Mais nous avons eu de la chance: nous avons toujours trouvé un créneau sans pluie pour toutes nos activités.



Wir verkaufen Ihr Flugzeug

Visite de la ferme ostréicole Huitres Geay

Vendredi matin, la pluie tambourinait encore contre les fenêtres lorsque nous nous sommes mis en route après le petit-déjeuner pour nous rendre à la ferme ostréicole Huitres Geay. Répartis en deux groupes, nous avons découvert les secrets de l'ostréiculture: patience, savoir-faire et connaissances transmises de génération en génération. Au bout d'une heure, nous étions tous attablés devant de grandes assiettes d'huîtres fraîches, accompagnées d'un verre de vin de la région: salées, fraîches, parfaites. On pouvait lire sur les visages: on ne peut pas faire plus français que ça. L'après-midi était libre, avant

que nous nous réunissions à nouveau tous ensemble le soir. C'était l'un de ces moments où l'on sent à quel point un Fly Out crée des liens. Le samedi matin, il était temps de se dire au revoir. Le temps était capricieux, mais tout le monde est bien rentré chez soi. Il restait le sentiment d'avoir participé à un voyage spécial. Ce Fly Out a montré ce qui fait notre communauté: le vol, bien sûr, mais aussi l'amitié, les conversations le soir, la découverte de nouveaux endroits et le plaisir des petites choses. Cela nous a tellement rapprochés que même Serano et Susanne, dont l'avion n'était pas disponible à court terme, ont accompagné tout le voyage en voiture. L'important, c'est d'être là.



«*Nous avons ri, nous nous sommes émerveillés,
nous avons appris et nous avons créé des
souvenirs. Notre destination pour 2026 reste encore secrète.
Mais une chose est sûre: ce sera à nouveau une histoire que
nous écrirons ensemble...»*

Logbook

Aller-retour au Groenland

Corinne Gubler, membre AOPA

Un appel téléphonique inattendu m'a conduite à vivre une aventure aérienne extraordinaire, de Granges au Groenland et retour, à bord d'un Cessna 340A. Le voyage comprenait plusieurs étapes au-dessus de l'Europe, de l'Atlantique et du cercle polaire, accompagnées de paysages impressionnantes et de défis tels que la météo et les formalités.

C'était un jeudi tout à fait ordinaire, début juillet, lorsque mon téléphone portable a sonné et qu'une aventure a commencé: «Tu as envie de voler au Groenland en tant que copilote la semaine prochaine? Décide-toi avant midi!» Cette phrase m'a ouvert les portes d'un voyage que je n'aurais jamais imaginé, même dans mes rêves les plus fous.

S'ensuivit alors un tourbillon de décisions spontanées et de préparatifs: il fallait obtenir un visa pour le Royaume-Uni, préparer un sac adapté à toutes les conditions météorologiques et répondre à toutes les questions qui me venaient à l'esprit sur la destination finale. Moins de 48 heures après cet appel, nous étions prêts – à l'aérodrome de Granges, le HB-LPP brillait sous les premiers rayons du soleil, prêt à nous emmener vers de nouveaux sommets. La plus grande aventure de ma vie jusqu'à présent commençait – et je n'avais encore aucune idée à quel point elle serait inoubliable.

Étape n° 1: Granges (LSZG) – Rotterdam (EHRD) // 02h10

Notre avion a décollé sous un ciel radieux et la première étape vers Rotterdam s'est déroulée dans le calme, ce qui était idéal pour faire le plein avant la prochaine étape au-dessus de l'Écosse. C'est alors que nous avons eu notre première surprise: Un employé de FBO nous a signalé un problème avec notre GAR*. Sans cette demande importante, qui doit être soumise au moins deux

heures avant le départ, nous risquions une amende de 10 000 livres sterling à notre arrivée au Royaume-Uni. Nous avons donc fait une petite pause bio dans l'élégant salon réservé à l'équipage – le GAR a été rempli plus vite que la machine à café n'a pu produire de cappuccinos. Avec l'autorisation et une bonne dose de caféine, nous avons entamé dans l'après-midi la première étape au-dessus de la mer – l'aventure commençait.

Étape n° 2: Rotterdam (EHRD) – Wick (EGPC) // 03h06

À peine avions-nous décollé de Rotterdam que nous glissions déjà au-dessus de la surface scintillante de l'eau et suivions la côte sauvage de l'Angleterre vers le nord, en direction de l'Écosse. Mon objectif en tant que jeune pilote VFR avec un peu plus de 200 heures d'expérience de vol était clair: je voulais être une aide fiable à la radio. C'est donc avec enthousiasme (et un peu d'appréhension) que j'ai pris en charge les premières autorisations et que je me suis confrontée au dialecte redouté et difficile de «Scottish Control». Mes inquiétudes concernant l'accent écossais se sont rapidement dissipées: les messages radio étaient étonnamment clairs et amicaux, et la fréquence est rapidement devenue mon terrain de jeu préféré. Alors que le temps devenait de plus en plus capricieux et que la base des nuages ne cessait de descendre, le Cessna nous a amenés à Wick en toute sécurité après un peu plus de trois heures.

À peine avions-nous atteint notre position de stationnement sur le sol écossais que nous avons été accueillis par les sympathiques et décontractés membres de Far North Aviation – et par la pluie, comme si elle voulait nous souhaiter personnellement la bienvenue. Alors que nous nous protégions des gouttes avec nos parapluies,



Les équipages du HB-LZC (à l'avant de la photo, en blanc) et du HB-LPP (à l'arrière) lors de leur premier dîner commun en Écosse.

notre deuxième Cessna, le HB-LZC, avec Andy Bourquin et Rolf Blaesi à bord, roulait déjà sur le tarmac. L'équipage du HB-LPP était quant à lui coincé sous la pluie écossaise, tandis que le HB-LZC pouvait faire le plein sous un soleil radieux. Le temps écossais comme on l'imagine! Faire le plein des deux avions, les recouvrir de leurs housses, griffonner dans le livre d'or, grignoter des KitKat et boire du café dans le FBO, coordonner le départ du lendemain... Voler, ce n'est pas seulement décoller, c'est aussi vivre des aventures au sol et mettre la main à la pâte. D'autant plus agréable que les deux équipages de «Remsa Air» et «Dinosaur Airlines» étaient désormais prêts à poursuivre leur voyage ensemble. Arrivés à l'hôtel: enregistrement, transport des valises dans les chambres, recherche d'un coin confortable et d'un apéritif, passage en revue des impressions de la journée. Ce rythme est devenu notre fil conducteur pour les jours suivants. Quelle chance j'ai! Pour le dîner, nous avons suivi les conseils de

l'équipage de Far North Aviation et avons atterri au restaurant «Au bord d'eau», tenu par un Français et son épouse écossaise. Rien que pour le homard, cela vaut la peine de prendre l'avion pour Wick – un véritable poème dans l'assiette! La soirée écossaise s'est prolongée agréablement plus longtemps qu'en Suisse et nous a préparés en douceur aux aventures qui nous attendaient dans le Grand Nord. Bien sûr, un verre d'«Old Poulteney», le whisky local de Wick, était indispensable pour terminer la journée en beauté.

Étape n° 3: Wick (EGPC) – Reykjavík (BIRK) // 3 h 57

Deuxième jour: à 10 heures pile, nous décollons par un temps magnifique en direction de l'Islande, le HB-LPP en tête, suivi de près par le HB-LZC à 15 minutes d'intervalle. Avant le décollage, Far North Aviation nous a remis un document pratique répertoriant toutes les fréquences et procédures pour notre autorisation IFR aérienne. Les gens là-



L'Islande fantastique

bas savent comment s'occuper des traversées de l'Atlantique; en témoignent les murs du FBO, couverts de photos encadrées de pilotes, d'équipages et d'avions. Je reconnaissais beaucoup des visages représentés dans des reportages, des livres et des vidéos YouTube – et maintenant, je faisais moi-même partie de cette aventure exclusive, prêt pour le grand saut au-dessus de l'Atlantique. L'idée me semblait encore complètement irréelle. Le décollage de Wick s'est déroulé sans encombre; à peine dans les airs, Scottish Control nous a donné l'autorisation IFR pour Reykjavik. Le ronronnement des moteurs était si apaisant et le léger balancement si agréable que je me suis laissé aller à une petite sieste – trop d'impressions à assimiler. Notre bonheur était complet, car malgré une couverture nuageuse importante, les îles Féroé sont apparues par moments sous nos yeux, à droite. Pour René Mühlethaler, commandant du HB-LPP, c'était une



L'Islande n'a pas besoin de filtres.

première: lors de ses trois précédentes traversées de l'Atlantique, les îles Féroé étaient toujours restées cachées derrière des nuages gris.

La visibilité vers l'avant était mauvaise et la frontière entre les nuages, la brume, l'eau et la terre se confondait en un seul voile mystérieux. Mon cœur s'est mis à battre plus fort lorsque ForeFlight a annoncé que l'Islande serait bientôt en vue. Et en effet, dès que la première touche blanche de neige et de terre s'est dessinée à l'horizon, j'ai été saisi d'un profond émerveillement qui allait souvent me revenir au cours des jours suivants. L'Islande nous a accueillis avec un ciel sans nuages et, alors que nous mettions le cap sur Reykjavik, un panorama d'une beauté à couper le souffle s'est ouvert à nous: des montagnes escarpées, des étendues de glace infinies, des glaciers scintillants, des lacs d'un bleu profond et des rivières argentées – un régal pour les sens. À ce moment-là, René aurait sans doute eu besoin d'une peintre à ses côtés plutôt que d'une copilote avec un appareil photo pour immortaliser toutes ces impressions. L'atterrissement à Reykjavik s'est déroulé sans encombre, le HB-LZC a suivi quelques minutes plus tard. Le ravitaillement en carburant des deux appareils s'est transformé en un véritable casse-tête: deux fois huit réservoirs, un seul tuyau de ravitaillement souffrant de «problèmes de prostate» et des coupures de sécurité à répétition – une véritable aventure, même au sol.

Notre hôtel Natura, situé directement à l'aéroport et offrant une vue sur nos fidèles compagnons,



Les capitaines heureux à leur arrivée à Reykjavik (BIRK). Le ravitaillement en carburant des deux avions a duré deux heures.

nous a offert une oasis bienvenue. Et lors du dîner au restaurant avec vue directe sur la piste 31, quatre têtes se levaient à chaque fois qu'un «petit» Dash d'Iceland Air s'apprêtait à atterrir.

Étape n° 4: Reykjavik (BIRK) – Kangerlussuaq (BGSF) // 4 h 35

Troisième jour. Ou comme nous l'appelons: le grand saut. Aujourd'hui, c'était la plus longue étape au-dessus de l'eau qui était au programme – et en même temps le saut au-dessus du 65e parallèle nord. Pour les pilotes et les marins, c'est une étape importante, car qui peut se vanter d'avoir atteint le cercle polaire par ses propres moyens? Même si je n'étais moi-même qu'un «chargement auto-chargé» avec un peu de radiotéléphonie, j'ai trouvé ce moment impressionnant. Nous avons célébré le point de passage que nous avions nous-mêmes défini pour marquer l'atteinte du cercle polaire lors du survol – bien sûr deux fois grâce à notre «fréquence bavardeuse» avec la HB-LZC. Mais ce n'était que le premier des nombreux souvenirs marquants de cette étape: le Groenland était caché sous une épaisse couche nuageuse et nous avons donc survolé la banquise infinie. Selon ForeFlight, l'approche vers Kangerlussuaq nous a conduits parallèlement à un fjord imposant, jusqu'à ce que nous devions faire un virage à 180 degrés pour atteindre la piste à l'extrémité supérieure de la vallée. Le paysage est resté longtemps caché, jusqu'à ce que nous sortions enfin de l'IMC et qu'une mosaïque de lacs, de rochers et de fjords s'ouvre sous nos yeux. La pluie sur le pare-brise n'était pas la seule raison pour laquelle ma vue

était voilée par l'eau. L'atterrissement, accompagné de vents orographiques et d'humidité, a été le plus difficile de tout le voyage, mais René et Andy l'ont maîtrisé avec brio. Et puis: descendre de l'avion. Le sol groenlandais sous les pieds! Cela peut paraître étrange, mais il y avait définitivement un petit air de «Neil sur la Lune» 😊

Notre séjour à Kangerlussuaq s'est limité à remplir les réservoirs de l'avion et à vider ceux des passagers avant de nous attaquer, après un petit ravitaillement, à la deuxième étape de la journée vers notre destination finale, Ilulissat.

Étape n° 5: Kangerlussuaq (BGSF) – Ilulissat (BGJN) // 01h02

Le vol vers Ilulissat, une petite ville située à l'embouchure de l'imposant fjord glacé, a été court, mais spectaculaire. Les images qui s'offraient à nous étaient tout simplement incroyables: des dizaines de lacs, les reflets scintillants du fjord glacé et la mer parsemée de petits icebergs blancs. Mais la beauté du vol a rapidement fait place à des sensations fortes à l'approche d'Ilulissat: en survolant la piste, j'ai eu le souffle coupé. Divers X blancs et une agitation intense d'hommes et de machines sur la bande de goudron noir profond qui devait nous reconnecter à la terre – «René, on ne pourra jamais atterrir là...!» – «Quoi? Montre-moi...», a répondu René calmement en inclinant le cockpit vers la droite. La confusion dans le cockpit était totale. Nous avons poursuivi notre approche et avons pu tous deux pousser un soupir de soulagement lorsque nous avons découvert une deuxième piste,



Go! IFR

KOMPAKT. PLANBAR. EFFIZIENT.

Deine **IFR-Theorie** in Präsenzkursen – alle Termine für 2026 online.

www.go-ifr.com/ifr-theorie



environ deux fois moins longue, juste derrière le chantier. L'atterrissement a été précis et ponctuel – une routine pour René – et la vue sur les majestueux icebergs nous a presque fait oublier que nous venions d'échapper à une petite frayeur. À peine posé, l'équipage du HB-LZC a déjà signalé son approche finale et a immédiatement été informé du décalage de la piste – merci pour l'info – pas vraiment!

Nous avons fait une pause d'une journée pour explorer Ilulissat et découvrir de près la fascination du Groenland lors d'une croisière nocturne entre les icebergs. La magie de ces imposants massifs de glace sculptés par le temps ne peut vraiment être comprise que lorsqu'ils se dressent devant vous, intacts depuis des siècles, façonnés par le vent, les vagues et le froid. Notre guide nous a révélé que le plus grand iceberg au large d'Ilulissat était coincé au fond de la mer à 300 mètres de profondeur – un colosse immobile dont les dimensions dépassaient tout ce que nous pouvions

imaginer. C'était tout simplement d'une beauté à couper le souffle.

Le lendemain matin, nous avions prévu de prendre l'avion d'Ilulissat à Nuuk, mais la météo en a décidé autrement. Nous nous sommes donc offert une journée supplémentaire au Groenland (mais non 😊). Malheureusement, notre joli hôtel était complet, et la recherche d'un hébergement est donc devenue ma mission du jour, tandis que les capitaines s'occupaient des nouveaux plans de vol. Bien que nous ayons réservé à l'avance des créneaux horaires à Nuuk, nos plans de vol ont été refusés sans véritable explication. Nous avons téléphoné, envoyé des e-mails, soumis de nouveaux plans, mais rien n'y a fait. Après des heures d'attente, nous avons enfin reçu une réponse: aucun atterrissage d'aviation générale aujourd'hui. Pourquoi? Nous ne le savons toujours pas à ce jour. Mais ce sont précisément ce genre d'histoires qui transforment un voyage en une véritable aventure et en font le sujet d'un article



L'imposant fjord glacé d'Ilulissat.

dans un magazine spécialisé.

Au moins, la chance nous a souri pour l'hébergement: nous avons obtenu la dernière chambre familiale disponible à l'hôtel Best Western. Le lit pliant pour enfants était certes plutôt court et dur, mais la vue depuis la terrasse sur le toit nous a récompensés avec un autre panorama à couper le souffle sur la ville colorée d'Ilulissat.

À l'origine, nos équipages devaient se séparer à Nuuk: Remsa Air rentrait chez elle, Dinosaur Airlines continuait vers la Floride. Comme cela n'a pas fonctionné, nous nous sommes dit au revoir à Ilulissat, fidèles à la devise:

«L'aventure, c'est pour ceux qui restent en route.»

Étape n° 6: Ilulissat (BGJN) – Reykjavik (BIRK) // 04h17

Lorsque l'on prend conscience des distances à parcourir, des défis à relever et des dangers potentiels qui nous attendent, les adieux sur le tarmac ont une saveur bien différente de ceux d'une journée de travail ordinaire au bureau. Les préparatifs pour la prochaine étape sans escale vers l'Islande étaient empreints d'impatience et de respect, tandis que l'autre équipage faisait escale

à Narsarsuaq pour faire le plein avant de mettre le cap sur Goose Bay, au Canada. Le vol de retour vers BIRK s'est déroulé dans une ambiance très détendue; la charge de travail sur les différentes fréquences de contrôle était raisonnable. René et moi avions entre-temps perfectionné notre routine, que ce soit lors de la planification, pendant le vol ou après l'atterrissage. Le Cessna 340A devenait de plus en plus notre avion personnel, et pour moi, une chose était claire: la prochaine étape dans mon apprentissage du pilotage était incontournable: l'IFR!

Des dizaines d'heures passées dans le cockpit m'ont permis d'apprendre beaucoup de René sur le vol IFR et les particularités du Cessna 340A. Après mes expériences au Groenland, j'avais la radio IFR bien en main et mon rêve d'enfant de devenir pilote de ligne était en quelque sorte devenu réalité.

De retour à Reykjavik, l'agent de handling comprenait désormais parfaitement qu'après l'atterrissage, les besoins humains avaient la priorité, avant même le ravitaillement en carburant, les formalités douanières et toutes les autres formalités. Une fois les douaniers et notre avion pris en charge, nous avons de nouveau pris nos quartiers à l'hôtel Natura, situé juste à côté de l'aéroport, et avons profité d'une soirée au soleil. Cette fois-ci, un simple pull suffisait, la veste en peau d'agneau est restée dans nos bagages.



Étape n° 7: Reykjavik (BIRK) – Wick (EGPC) // 03h38

Le lendemain matin, nous avons suivi le rituel habituel, mais dans l'ordre inverse: préparation de l'avion pour la prochaine étape, petit détour par la douane, dernière pause toilettes avant l'Écosse, puis direction le cockpit. Tout en installant l'iPad, j'ai envoyé un message radio: «Reykjavik Ground, HB-LPP, good day, on apron north with information Charlie, request start-up.»

«HB-LPP, Reykjavik Ground, good day, you are cleared IFR to EGPC, routing as filed, climb 5000ft, QNH 1011, Squawk 4126» – euh... je ne m'attendais vraiment pas à ça, et bien sûr, je n'avais rien noté! J'ai regardé René avec panique, qui m'a fait signe avec un sourire et un haussement d'épaules: «Vas-y!» J'ai donc balbutié dans le micro tout ce qui me passait par la tête. Silence radio. Dans mon esprit, je voyais déjà le contrôleur d'aire de trafic se tordre de rire... Mais

soudain, j'ai entendu: «Youpi!» Ma joie était immense, presque comme celle d'un enfant à Noël – et je suis sûr que beaucoup de lecteurs peuvent parfaitement comprendre ce sentiment. Départ omnidirectionnel, jonction de route, niveau de vol 210 – trois heures et demie qui nous rapprochaient de chez nous à chaque kilomètre. Le sentiment de profiter d'un tel vol est tout simplement incomparable. D'autant plus que nous avons siroté à bord un véritable café en capsule métallique – la cerise sur le gâteau pour nos âmes de pilotes.

L'accueil à Wick par nos amis de Far North Aviation a été chaleureux, même si les 23 degrés de cette magnifique journée étaient presque insupportables pour les habitants habitués à un climat plutôt frais. Nous avons d'autant plus apprécié la chaleur que nous avions encore récemment gelé entre les icebergs – difficile à croire!

Faire le plein, couvrir l'avion, prendre la navette pour l'hôtel, prendre l'apéritif pour se mettre dans l'ambiance et partager les histoires fraîchement

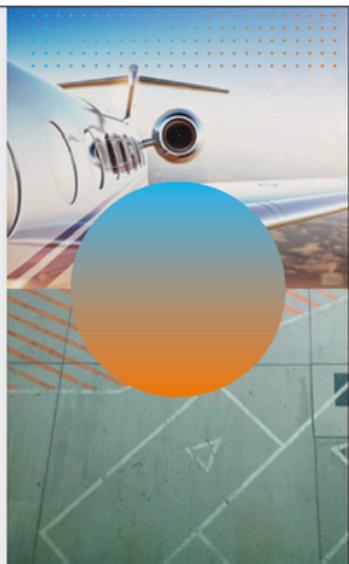
Offizieller Versicherungspartner der AOPA

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

vécues: cette routine que nous apprécions tant n'a pas été interrompue lors de notre deuxième visite à Wick. Cette fois-ci, une longue soirée ensoleillée nous a également permis de faire un détour par un parc tranquille. Bien sûr, nous n'avons pas manqué de déguster au préalable un autre délicieux homard au «Bord de l'eau». Nous avons alors engagé la conversation avec deux messieurs germanophones – le motif du pull de l'un d'eux était révélateur: ils étaient pilotes. Comme notre voyage avait lieu peu avant l'AirVenture 2025 à Oshkosh, de nombreux traverseurs de l'Atlantique se sont retrouvés à Wick. Nos nouvelles connaissances en faisaient partie: deux Allemands, venus d'Autriche, voyageant dans un Cessna 172 équipé d'un moteur diesel! Il leur avait fallu six heures pour se rendre à Wick, et l'étape du lendemain vers l'Islande allait durer dix heures. – DIX! À peine au-dessus de l'eau! Avec un pilote! Chapeau bas pour tant d'endurance et d'esprit d'aventure – piloter un Skyhawk dans ces conditions météorologiques sur de telles distances, c'est vraiment un exploit hors du commun.

«Chaque jour, le sentiment de se rapprocher de chez soi grandissait, tout comme une légère mélancolie à l'idée que cette expédition «unique dans une vie» touchait lentement à sa fin.»



Gognac "on iceberg"

Étape n° 8: Wick (EGPC) – Dortmund (EDLW) // 03h13

Sprint final. L'Europe continentale nous appelle, et aujourd'hui, elle nous a de nouveau rattrapés. Le vol? Il m'a semblé durer un clin d'œil. À peine décollés, nous avons plongé dans l'espace aérien dense et animé de Schiphol. Les contrôleurs? Laconiques, précis, presque autoritaires. La radio ressemblait parfois à une vente aux enchères chez Sotheby's: rapide, exigeante, sans besoin apparent de reprendre son souffle. Il y avait de l'agitation dans l'air. Et moi? J'ai adoré chaque seconde. René, mon encyclopédie volante ambulante, m'a expliqué que les grands aéroports font rarement atterrir les avions selon les procédures standard – à la place, il y a des vecteurs, directement depuis l'approche. Et en effet: le contrôleur nous a guidés sans fioritures vers l'ILS pour la piste 24. De l'efficacité à l'état pur. Puis cette image: un seul nuage de pluie, comme peint, flottait devant nous – et humidifiait avec précision la piste 24. Un lavage d'avion gratuit, directement inclus dans les frais d'atterrissement. On ne peut pas faire mieux.

Pour finir, nous nous sommes offert une dernière nuit à Dortmund. Culinairement couronnée par le restaurant Sachte – un véritable must!. Le mal du pays? Il restait encore agréablement discret. Peut-être parce que le ciel au-dessus de l'Europe était tout simplement trop beau pour déjà lâcher prise.

Étape n° 9: Dortmund (EDLW) – Granges (LSZG) // 01h38

C'était un sentiment étrangement familier que d'être soudainement à nouveau entouré de voix germanophones. Dortmund –un aéroport compact et facile à appréhender, d'où les amateurs de soleil s'envolent dans toutes les directions. Les formalités: simples, les douanes: aimables et rapides – tout s'est déroulé comme sur des roulettes. Pour notre dernière étape, René avait encore un atout dans sa manche. «As-tu étudié le départ Germinghausen 1U?» Bien sûr, je venais d'obtenir l'autorisation (un peu difficilement). Nous avons décollé de la piste 24, le ciel était presque

sans nuages. À peine l'ascension était-elle stable que j'ai entendu dans mon casque: «Your control, défendre le Flight Director.» J'avais le droit de piloter! Suivre la route de départ avec le Flight Director sur le Garmin GI275 était encore plus délicat que pour un débutant, à cause de l'erreur de parallaxe. Mais le sentiment de piloter une machine aussi impressionnante est difficile à décrire avec des mots. J'avais les mains moites, la tension était palpable dans chacun de mes muscles. «Pas de caprices, Corinne, sinon c'est la dernière fois!», me suis-je exclamée mentalement. René m'a aidée dans les virages ascendants, puis j'ai pu voler manuellement en ligne droite pendant quelques minutes. Dès que le pilote automatique a pris le relais, je n'ai plus pu m'empêcher de sourire, et ce sourire était probablement «audible» sur les neuf (!) fréquences de contrôle radar suivantes. Le vol passa à toute vitesse, les fréquences devenaient de plus en plus chargées à mesure que nous approchions de Zurich. Et puis nous avons vécu ce dont beaucoup parlent: Zurich ne nous laissait tout simplement pas descendre. Nous étions déjà presque en Suisse, mais toujours à FL210 – un véritable jeu de patience dans un trafic aérien dense. J'ai rassemblé tout mon courage et demandé avec insistance à la sympathique contrôleur de nous autoriser enfin à descendre – il était grand temps! Nous avons enfin été autorisés à descendre, mais les 12 minutes qui ont suivi ont été un marathon effréné sur les fréquences: après sept fréquences différentes, j'avais moi-même l'impression d'être un contrôleur en course de fond. Pour couronner le tout, j'ai encore eu beaucoup de stress au micro. Vraiment, comment les pilotes IFR parviennent-ils à gérer seuls une telle orgie de communications radio et de coordination? Mon respect pour le pilotage IFR est resté intact, et n'a fait que croître.

En approche vers WIL, trop haut comme prévu, nous avons demandé à l'approche de Berne quelques vecteurs pour perdre l'altitude excédentaire. Presque à l'approche de Granges, on nous a demandé de faire un tour en orbite – sinon, nous aurions dépassé un trafic monomoteur en approche IFR! Je n'avais jamais vécu cela avec mon petit Piper Archer, où l'on dit tout au plus «Very slow single on final». Pour fêter notre retour

sur le sol de Granges, nous avons eu droit, au lieu du classique water salute, à quelques rafales de vent violentes – un véritable accueil en musique. Après neuf jours, cinq pays, trois fuseaux horaires, 33 heures dans les airs et environ 10 000 kilomètres, nous étions enfin de retour! Le seul défaut constaté sur le HB-LPP après ce voyage concernait le compte-tours du moteur gauche; le HB-LZC a poursuivi son vol sans problème jusqu'en Floride et est revenu trois semaines plus tard avec un petit défaut au transpondeur – sinon, les avions ronronnaient comme de véritables petits avions de ligne.

Il ne me reste plus qu'à dire MERCI. Merci pour cette aventure unique! Et merci d'avoir lu mes impressions. Et maintenant, je vais arrêter d'écrire, car je dois me consacrer à nouveau à ma théorie IFR 😊

Infos, conseils et enseignements:

GAR: General Aviation Report

nécessaire pour les vols à destination et en provenance du Royaume-Uni.

NE JAMAIS OUBLIER!

- La préparation d'un vol IFR est beaucoup moins complexe et moins longue qu'un vol VFR comparable. Le fait que les structures de l'espace aérien ne doivent être que peu ou pas prises en compte est une grande simplification.
- La radiotéléphonie IFR est vraiment standardisée au niveau international, tandis que les fréquences d'information VFR présentent des particularités et des spécificités d'un pays à l'autre.
- Le contrôleur est votre ami et est là pour vous aider et vous amener en toute sécurité d'un point A à un point B.
- Quiconque demande de l'aide la reçoit. Peu importe le pays, la langue et le moyen de communication utilisé.
- Vérifiez votre contrat de téléphonie mobile avant un tel voyage et achetez des forfaits d'itinérance si nécessaire. Vous passerez plusieurs appels par jour et aurez régulièrement besoin d'un accès à Internet.
- «Du berceau à la tombe, des formulaires, des formulaires...» Même au XXI^e siècle, de nombreux aéroports utilisent encore des formulaires papier. Il faut toujours avoir de la patience et un stylo à portée de main.
- L'esprit a du mal à suivre le rythme effréné du corps. Le traitement des impressions prend quatre fois plus de temps que le voyage lui-même. En discutant avec d'autres passionnés, j'entends souvent la même chose. C'est une véritable aventure!

Cessna 340A HB-LPP

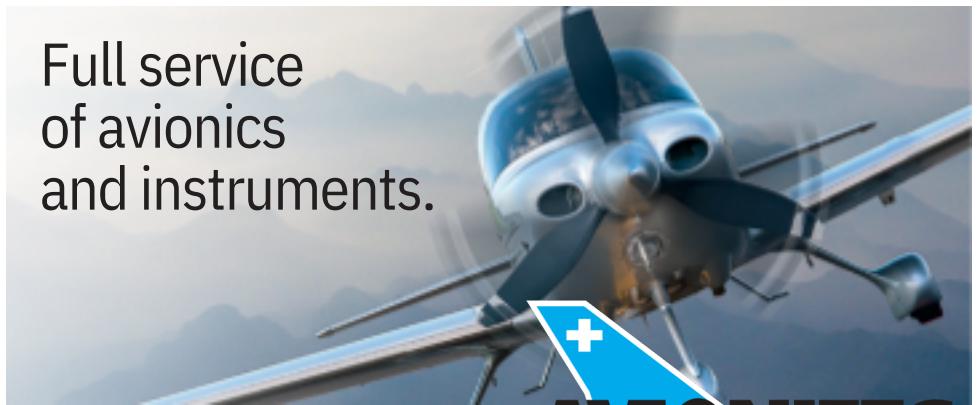
Le Cessna 340A est un bimoteur de classe cabine qui a succédé au célèbre 310. Entre 1972 et 1984, 1351 exemplaires ont été construits au total.

- Année de construction: 1980
- Moteurs: RAM IV (Continental TSIO-520-NB modifié)
- Puissance: chaque moteur développe une puissance d'environ 335 ch.
- Vitesse maximale: 244 nœuds (281 mph) à 20 000 pieds
- Vitesse de croisière: 172 nœuds (198 mph) à 25 000 pieds
- Vitesse de décrochage: 71 nœuds (82 mph) (configuration d'atterrissement) CAS
- Autonomie: 1405 nm (1617 mi) à 10 000 ft (vol économique)
- Altitude maximale: 29 800 ft
- Taux de montée: 1 650 ft/min au niveau de la mer
- Course au décollage jusqu'à 50 ft: 2 175 ft
- Distance d'atterrissement à partir de 50 ft: 1 850 ft



- Places assises: 6 (pilote compris)
- Envergure: 11,63 mètres
- Longueur: 10,39 mètres
- Hauteur: 3,84 mètres
- Confort: cabine pressurisée, climatisation, sièges club
- Sécurité: FIKI (Full De-Ice), grâce à un pare-brise chauffant, des hélices chauffantes et des boudins sur tous les bords d'attaque

Full service
of avionics
and instruments.



Avonitec 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

AMONITEC

www.avonitec.ch

L'approvisionnement en Avgas 100LL en Europe assuré jusqu'en 2032

Alors que le Règlement (CE) 1272/2008 limitait officiellement la production d'Avgas contenant de l'additif tétraéthylplomb (TEL) après mai 2025, des retards à Bruxelles ont entraîné la poursuite temporaire de la production.

Cette incertitude est désormais levée. La demande de Shell visant à poursuivre la production d'Avgas 100LL a été acceptée à une écrasante majorité par le comité REACH de l'UE : 26 voix pour, une abstention et aucune voix contre. Cette décision crée une base juridique solide pour la poursuite de l'approvisionnement en 100LL au moins jusqu'en avril 2032. Deux autres fabricants, Warter Fuels et Trafigura, ont déposé des demandes similaires et aucune surprise n'est à prévoir lorsque celles-ci seront examinées dans les semaines à venir.

Ce résultat est le fruit d'années de lobbying coordonné de la part de l'IAOPA Europe, en collaboration avec Europe Air Sports, l'ERAC et la GAMA. Dans des déclarations communes, ils ont souligné la nécessité de délais de transition réalistes, l'impact environnemental limité des faibles quantités de carburant utilisées dans l'aviation générale et l'importance de coordonner la phase de sortie européenne avec l'introduction du carburant aviation sans plomb aux États-Unis.

Cette décision offre certes un répit, mais la transition vers l'essence sans plomb reste indispensable, comme cela a été fait avec succès dans le secteur automobile il y a plusieurs décennies.

Anvers et Ostende, sources de préoccupation

Dans le même temps, des défis locaux persistent. En mai, les aéroports d'Anvers et d'Ostende ont soudainement interdit l'atterrissement des avions utilisant du 100LL, invoquant des raisons

« Ce résultat est le fruit d'années de lobbying coordonné de l'IAOPA-Europe en collaboration avec Europe Air Sports, l'ERAC et la GAMA. »

environnementales. Cette décision a contraint les avions basés dans ces aéroports à se déplacer et a affecté une grande partie de la flotte locale de l'aviation générale. L'IAOPA Belgique, avec le soutien de l'IAOPA Europe, a contesté cette mesure, soulignant que l'UE a expressément autorisé l'Avgas 100LL jusqu'en 2032. Heureusement, Ostende a récemment réintroduit des créneaux horaires et a même repris l'approvisionnement en carburant, tandis que des restrictions restent en vigueur à Anvers. L'IAOPA continuera à surveiller le cadre juridique européen et les pratiques locales des aéroports afin de garantir que les pilotes de l'aviation générale aient accès au carburant dont ils ont besoin, tout en œuvrant pour une transition harmonieuse et réaliste vers des alternatives sans plomb.

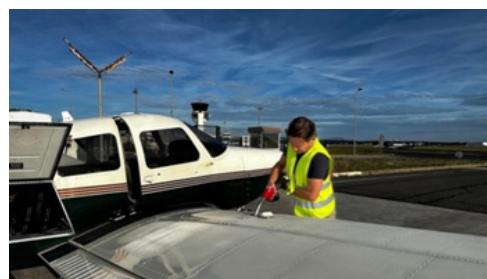


Photo: Patricia Siebenmann

L'AOPA Slovenija accueille ses membres à l'aéroport de Slovenske Konjice (LJSK)

L'AOPA Slovenija est heureuse d'accueillir ses membres à l'aéroport de Slovenske Konjice (LJSK). Les membres de l'AOPA bénéficient d'une exonération des taxes aéroportuaires sur présentation d'un certificat de membre d'équipage valide. Les autres avantages réservés aux membres à LJSK comprennent des réductions sur le carburant 100LL, la maintenance des avions et les services CAMO fournis par des organismes agréés PICO EASA, ainsi que des tarifs réduits pour les hangars de courte et longue durée et le stationnement hors aéroport. LJSK propose également une large gamme de services aéronautiques : une académie de pilotage jusqu'au niveau ATPL, des formations à la qualification de type pour les Airbus A320 et A330, des installations de production aéronautique, et bien plus encore. Les pilotes en visite en Slovénie trouveront à LJSK non seulement un hub AOPA accueillant, mais aussi un aéroport à service complet doté d'excellentes installations pour la formation et les vols privés. Pour plus d'informations, consultez les liens suivants:

[AOPA Slovenia](#) und [Pico Aviation](#) (Slovenske Konjice Airport)



«*Pas de frais d'aéroport pour les membres de l'AOPA à l'aéroport de Slovenske Konjice.*»

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](#)

Dernières nouvelles

Les extincteurs au halon seront interdits dans l'aviation à partir de la fin de l'année, mais que ferons-nous ensuite?

Michael Erb, SVP IAOPA Europe/directeur AOPA Germany et Roland Kaps-Becker, vice-président AOPA Switzerland

En principe, nous aimerions toujours donner des réponses simples à des questions simples, y compris dans ce cas: quel extincteur peut-on installer dans un avion lorsque les extincteurs au halon seront interdits après le 31 décembre 2025? Malheureusement, ce n'est pas si simple, les gardiens des directives européennes et les experts des comités consultatifs de l'EASA ne sont pas encore parvenus à un accord définitif.

Contexte

Le halon est un agent extincteur relativement inoffensif pour l'organisme humain, ce qui le rendait très populaire pour une utilisation dans les cabines d'avion exiguës. Cependant, dès 1987, les Nations unies ont constaté que le halon endommageait la couche d'ozone et contribuait à l'effet de serre.

La Direction générale de l'environnement de la Commission européenne a donc décidé dès 1988 de fixer des limites maximales pour la production de halon, auxquelles se sont ajoutées d'autres restrictions. Des exceptions ont été accordées à l'aviation tant qu'il n'existe pas de substances alternatives acceptables pour la santé. Au printemps 2025, il a été annoncé que le halon ne pourrait plus être utilisé dans les extincteurs des avions à partir de la fin de l'année 2025. La nouvelle nous est parvenue avec un certain retard par l'intermédiaire de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA). En avril, l'OFAC avait publié une note plutôt discrète dans la rubrique «Actualités techniques». Elle fait référence à l'annexe 2.11 de l'ordonnance nationale sur la réduction des risques liés aux produits chimiques (ORRChim). Il est intéressant de noter que le point 2.2 de cette ordonnance mentionne notamment

des exceptions pour les véhicules privés – pourquoi pas aussi pour les avions privés? La quatrième exception stipule en outre «si, selon l'état de la technique en matière de prévention des incendies, la protection des personnes dans les avions, dans les véhicules spéciaux de l'armée ou dans les installations atomiques n'est pas suffisamment garantie sans le recours à des agents d'extinction appauvrissant la couche d'ozone ou stables dans l'air;». Cela signifie-t-il également qu'il n'existe pas en Suisse d'extincteurs sans halon adaptés aux avions? En tant qu'AOPA Switzerland, nous allons examiner ces questions.

Qu'est-ce que cela signifie pour nous dans l'AG?

Conformément à la disposition NCO.IDE.A.160 du règlement (UE) 2018/1975, les avions dits «ELA1» d'une masse inférieure ou égale à 1200 kg ne doivent pas être équipés d'un extincteur. La nouvelle réglementation ne concerne les avions ELA1 que dans la mesure où un extincteur au halon installé volontairement doit désormais être démonté et éliminé. Nous pensons que le halon produit il y a des années aurait très bien pu rester dans les extincteurs pendant encore quelques années sans nuire à l'environnement. Mais apparemment, le législateur insiste sur une autre approche et sur le remplacement immédiat.

En revanche, les avions plus lourds, dont la MTOM est supérieure à 1200 kg, sont pleinement concernés par l'interdiction du halon, car ils doivent être équipés d'un extincteur à bord conformément aux prescriptions NCO. Sans halon, mais lequel choisir? Si seulement c'était aussi simple.

Seuls les avions complexes utilisés pour le

itransport pour compte propre (partie NCC, réglementée dans AMC1 NCC.IDE.A.205) et dans le cadre d'opérations aériennes commerciales (partie CAT) sont soumis à des exigences spécifiques en matière d'extincteurs. La grande majorité des avions de nos membres AOPA sont utilisés conformément à la partie NCO, qui ne prévoit aucune exigence claire à cet égard. Comme annoncé, les opinions divergent considérablement à ce sujet:

- À notre avis, les extincteurs ne sont pas installés de manière fixe dans les petits avions, de sorte que les extincteurs disponibles dans le commerce et conformes aux exigences de la norme EN3 pour les extincteurs standard européens peuvent également être utilisés dans les avions non commerciaux et non complexes de l'aviation générale. Si vous transportez l'un de ces extincteurs, tels qu'ils sont également utilisés à la maison ou dans la circulation routière, vous devriez être en règle avec la loi. Ils sont disponibles dans les magasins de bricolage à partir de 25 francs, mais ils sont généralement conçus pour les incendies de voitures et la lutte contre les incendies en extérieur. Leur utilisation peut s'avérer problématique dans un cockpit exigu, car leurs composants sont toxiques.
- Un autre avis soutient toutefois que tous les systèmes et appareils installés de manière fixe dans l'avion, à savoir au moins les supports des extincteurs, doivent également être homologués selon les normes aéronautiques. Et si le support est installé de manière fixe, l'extincteur à main qui y est fixé doit également être homologué.

L'EASA renvoie, à titre de 'Guidance' (c'est-à-dire 'instruction' ou 'orientation', et non obligation), à la norme américaine pour les extincteurs de la catégorie 'UL 2B:C', qui, en résumé, peut être utilisée pour des cabines d'une taille maximale de 5,66 m³. Les agents extincteurs utilisés dans ces extincteurs aéronautiques sont moins toxiques que ceux utilisés dans les extincteurs domestiques disponibles dans le commerce.

Puis-je obtenir un extincteur sans halon?

Bien sûr, on ne devrait pas lésiner sur la sécurité. Mais le gros problème est que ces extincteurs homologués pour l'aviation ne sont actuellement pas disponibles chez la plupart des revendeurs européens d'équipements aéronautiques, ou seulement à des prix exorbitants de plus de 1500 € par bouteille de 1,4 kg (introuvables en ligne en Suisse). Aux États-Unis, en revanche, ils ne coûtent qu'environ 250 dollars. Nous envisageons d'organiser des achats groupés pour nos membres via l'IAOPA, mais nous ne savons pas dans quelle mesure cela permettra de faire baisser les prix. En attendant, vous pouvez contacter votre CAMO/CAO pour connaître les solutions possibles de leur point de vue.

Dans ce contexte, les pilotes peuvent se familiariser avec les procédures d'urgence en cas d'incendie dans le cockpit, qui sont décrites en détail dans le manuel de vol sous la rubrique «Procédures d'urgence».



En résumé:

- Si un incendie se déclare dans le compartiment moteur, la cloison coupe-feu doit être fermée afin d'empêcher la propagation des flammes et des gaz d'incendie dans la cabine, l'extincteur du cockpit n'étant d'aucune utilité dans ce cas.
- b) Si un incendie se déclare dans le cockpit, généralement dans l'avionique, la fermeture de la cloison coupe-feu vers le compartiment moteur n'est bien sûr d'aucune utilité. Il convient de couper rapidement les fusibles de tous les consommateurs électriques jusqu'à ce que le feu soit étouffé et s'éteigne, espérons-le très rapidement. L'utilisation d'un extincteur, quel que soit l'agent extincteur, dans un cockpit exigu est non seulement très pénible pour la respiration des personnes à bord, mais l'utilisation de mousse ou de poudre représente également un défi pour l'avionique. Un incendie avionique et les tentatives d'extinction à la poudre ou à la mousse sont particulièrement critiques lorsque les instruments sont indispensables pour voler dans les nuages. C'est pourquoi l'utilisation d'extincteurs comme «dernier recours» pour lutter contre un incendie dans un cockpit exigu doit être mûrement réfléchie au calme et au sol. Dans tous les cas, il convient d'utiliser l'extincteur avec parcimonie, par petites pulvérisations, et de ne pas vider immédiatement toute la bouteille. Il faut ensuite atterrir le plus rapidement possible et aérer la cabine.

Heureusement, les incendies de l'avionique sont des événements assez rares. À notre avis, les incendies de tablettes ou de téléphones portables représentent un risque beaucoup plus important. Il serait donc judicieux d'investir, à titre purement volontaire, dans un sac ignifuge et des gants afin de lutter contre ce type d'incendies de petits appareils électroniques. La bonne nouvelle, c'est que ces deux articles sont disponibles sur Internet pour moins de 40 CHF au total.

Vous trouvez cette situation peu claire insatisfaisante? Nous aussi, malheureusement. Mais nous travaillons sur ce sujet au niveau européen avec nos collègues de l'IAOPA Europe et également avec l'OFAC. Dès que nous aurons formé une opinion définitive sur les aspects juridiques et sur la question des extincteurs homologués pour l'aviation ou des extincteurs normaux, nous en rendrons compte sur le site web de l'AOPA et dans notre newsletter.

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. Contactez-nous via 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, service@wingscout.net, 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

