



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Édition 295 – Printemps 2026



« Le Junkers A50 Heritage a récemment atterri sur le lac gelé de Saint-Moritz. »



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 Jungfrauoch 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

Éditorial	5
Nouvelles & Manifestations	7
Reportage: AERO 2026	10
Logbook: Flight Safety Seminar	14
Vie aéronautique en Suisse	16
International News: IAOPA Regional Meeting, Information de l'AOPA: Extincteur	20
Petites annonces	24

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 (Redaktion)

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

Mise en page & édition électronique

Peggy Walentin, peggy.walentin@aopa.ch

Parution tous les 4 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.



« Le Piper M700 Fury
avec une belle mise à niveau. »

Éditorial

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

«Tout est nouveau en mai»

Le premier trimestre 2026 est certes déjà derrière nous, et le printemps nous réjouit – ou nous «tourmente» – avec ses multiples facettes (météorologiques). Les joies et les peines les plus diverses de l'aviation générale nous tiennent également en haleine chez AOPA Switzerland en cette nouvelle année. Mon ambition est que notre travail pour les membres, tant au niveau national qu'international, se poursuive avec le même élan après le changement à la présidence. Pour cela, il ne faut pas de chance, mais bien plus une oreille attentive à vos préoccupations et à vos expériences dans l'aviation générale. Et ce n'est pas non plus une nouveauté révolutionnaire. Cependant, nos échanges avec l'EASA montrent justement que la persévérance et la force de persuasion portent leurs fruits. L'histoire (espérons-le) désormais terminée de l'extincteur nous salue...

La collaboration étroite et amicale avec d'autres représentants de l'AOPA en Europe est toujours utile pour orienter notre boussole et affiner notre argumentation. Les réunions mensuelles de l'«IAOPA Europe Coordination Group», que nous avons créées il y a environ un an et que je préside, constituent à cet égard un cadre très apprécié. Face aux restrictions de disponibilité de l'Avgas sur deux aérodromes en Belgique, nous avons ainsi pu nous coordonner rapidement et mobiliser notre réseau pour soutenir l'aviation générale locale. Cela a porté ses fruits, du moins en partie.

Grâce à la collaboration avec d'autres associations en Suisse et en Europe, mais aussi avec notre représentant auprès de l'OACI, nous parvenons régulièrement à réaliser des progrès. Ceux-ci sont malheureusement trop souvent peu révolutionnaires, mais ils nous apportent tout de même quelques allègements. Au niveau européen, nous travaillons d'arrache-pied sur un «gros dossier». Cela prendra encore un certain



temps, après quoi nous pourrons, espérons-le, faire état d'une issue favorable. que je préside, constituent à cet égard un cadre très apprécié.

« Mon ambition est que notre travail pour les membres, tant au niveau national qu'international, se poursuive avec le même élan après le changement à la présidence. »

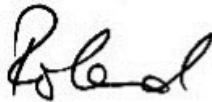
«Nouvelle année, nouvelle chance»?

La chance n'est pas vraiment un allié dans le domaine de l'aviation... La chance s'accompagne en effet d'un manque de prévisibilité et de fiabilité, deux éléments indispensables à la navigation aérienne. Qui d'entre vous s'est déjà dit «j'ai eu de la chance» après un vol? Je ne peux pas faire exception à la règle. Afin de ne pas nous en remettre à la chance, mais plutôt de favoriser des mesures ciblées visant à améliorer la sécurité de nos vols, nous organisons chaque année le séminaire sur la sécurité aérienne. Le fait qu'il n'y ait pas davantage de collisions aériennes semble souvent être davantage dû à la chance. Cela ne signifie pas (uniquement) que les pilotes abordent la surveillance de l'espace aérien de manière trop peu structurée. La capacité de perception humaine a tout simplement ses limites (physiologiques). Dans une étude, la FAA part du principe qu'avec le principe «see and avoid», nous ne détectons qu'environ la moitié du trafic aérien qui nous entoure. Il y a donc généralement encore pas mal de tôle et de drapeaux autour de nous dont nous n'avons pas suffisamment connaissance. C'est pourquoi nous nous engageons activement avec d'autres associations de l'aviation générale et des drones dans le projet «FASST-CH» de l'OFAC sur la visibilité électronique (e-conspicuity).

La météo nous a été favorable lors du salon Aero. Diverses nouveautés ont été présentées à Friedrichshafen et, grâce à la grande diversité des expositions, ont une nouvelle fois permis d'atteindre des records tant en termes d'exposants que de fréquentation. Nous avons été ravis d'accueillir de nombreux visiteurs sur notre stand pour échanger avec vous sur divers sujets et vous proposer des solutions adaptées.

Comme le dieu de la météo (ou celui qui s'occupe de la météo) semble lui-même voler, nous sommes confiants pour le Fly Out. En tout cas, en ce qui concerne le programme, nous ne laissons rien au hasard 😊 Car ce qui vaut pour tous nos vols vaut d'autant plus pour le Fly Out: «Une bonne préparation est la meilleure condition pour une improvisation géniale».

Je me réjouis de vous accueillir à l'assemblée générale à Buochs le 13 juin ou de vous rencontrer sur un autre aérodrome.



Cordialement

**Roland Kaps-Becker, président du conseil
d'administration de l'AOPA Switzerland**



Nuit-Saint-Georges vue du ciel lors du Fly Out de l'année dernière.

Nouvelles & Manifestations

Lugano Agno Fly In 30 mai 2026 (en cas de mauvais temps il sera récupéré le dimanche 31 mai 2026)

L'Aero Club Lugano, en collaboration avec Lugano-Airport, invite l'aviation sportive générale au Fly In.

Inscription obligatoire de tous les participants jusqu'au 25 mai sous ce lien suivant: [Lien](#)

Pour toute question contactez Bruno Rezzonico à bruno.rezzonico@bluewin.ch ou 079 621 65 67.



**5^e réunion des Avion à roulette de queue à Beromünster
Samedi 13 juin 2026**

100 ans Aéroport Salzburg 20 juin 2026, 10 h à 17 h

Journée portes ouvertes et grand festival de l'aviation. Fondé en 1926, l'aéroport célèbre cette année son centenaire. Plus d'infos en suivant [Lien](#).

Fly In de nos collègues de l'AOPA Netherlands 4 juillet à l'aéroport de Stadtlohn

Nombreux sont ceux qui connaissent déjà le charmant aérodrome de Stadtlohn, situé à la frontière germano-néerlandaise. Si ce n'est pas votre cas, voici l'occasion idéale de le découvrir: l'aérodrome de Stadtlohn est un lieu parfait à visiter, et les membres des autres sections de l'AOPA sont également les bienvenus.

Vous pouvez vous inscrire sur www.aopa.nl. Au programme : des présentations passionnantes, des expositions intéressantes et la possibilité d'échanger avec d'autres pilotes, sans oublier, d'après nos collègues de l'AOPA Germany, un délicieux repas.

Aéroport Speck-Fehraltorf Openday 2026 avec Fly In Samedi 4 juillet 2026 10 h à 16 h

Journée portes ouvertes à l'aérodrome de Speck avec visites guidées, exposition d'avions, restauration, sauts en parachute avec Skydive Zurich, vols d'initiation, simulation de vol et grande terrasse pour les visiteurs avec aire de jeux pour enfants.

Venez nous rendre visite le samedi 4 juillet 2026 à l'aérodrome de Speck, à Fehraltorf.

L'événement n'aura lieu que si les conditions météorologiques le permettent. Informations disponibles à partir du jeudi 2 juillet 2026 sur <https://fgzo.ch>

Fly and Grill Ambri, 08 août 2026

Jubilée à l'aéroport Altenrhein 28 au 30 août 2026

Pour célébrer le centenaire de l'aérodrome, une grande fête sera organisée avec des meetings aériens, des expositions et d'autres attractions, comme l'une des dernières démonstrations de la Patrouille Suisse. // [Lien](#)



Fly In Egypt 2026 de The Flying Pharaoh 6 à 16 septembre

Ville: Al-Alamein, Cairo (Sphinx Airport), Luxor, Assuan et Hurghada.

D'après les organisateurs, le point d'orgue de l'événement pour les participants sera un vol à 760 mètres d'altitude autour des Grandes Pyramides, ainsi que leur participation au meeting aérien international d'El Alamein (8 et 9 septembre 2026). Pour plus d'informations et connaître les conditions de participation, veuillez consulter le lien suivant: [Lien](#).



Electrifly-In à Berne 11 à 13 septembre 2026



Nos Save The Dates

AOPA Flight Safety Seminar
13. Mars 2027

AERO Friedrichshafen
14.-17. Avril 2027

Fly Out
23.-28. août 2027

62e Assemblée générale 2026

Samedi 13 juin 2026 à partir de 11 h 30. Dans les locaux de la société AIRPORT-BUOCHS AG
[Inscription ICI](#)

AOPA Fly Out 2026 24 à 29 août

Nous prenons l'avion pour Dresden et visitons Františkovy Lázně, Wrocław et Dessau.



[MORE INFO](#)

Reportage AERO

L'AERO 2026 – avec beaucoup de Sun 'n Fun

Patricia Siebenmann, directrice de l'AOPA Switzerland

Dans leur rétrospective, nos collègues de l'AOPA Germany ont très justement fait remarquer qu'on avait l'impression qu'il n'y avait jamais eu d'édition de l'AERO où la météo s'était montrée aussi clémente tous les jours. Nous n'avons eu que du ciel bleu et du soleil du matin au soir. Certains rabat-joie diront : avec un tel temps, personne ne vient à un salon qui se déroule en grande partie dans des hangars. Nous pouvons réfuter cette affirmation grâce aux chiffres records fournis par les organisateurs :

«L'AERO 2026 (du 22 au 25 avril) – la 32e édition du salon mondial de référence pour l'aviation générale, l'aviation d'affaires et les sports aériens

– a établi de nouveaux records. 860 exposants venus de 50 pays étaient représentés à l'AERO, un nombre jamais atteint auparavant. La fréquentation a également augmenté : avec environ 37 000 visiteurs venus de 88 pays sur les quatre jours du salon, le chiffre de l'édition précédente (2025 : 32 100) a de nouveau été largement dépassé. Le caractère international des participants souligne l'importance mondiale du salon. Il atteint 54 % chez les exposants et 55 % chez les visiteurs.»

*emprunté à nos collègues de l'AOPA Allemagne, en référence au festival SUN 'n FUN Aerospace Expo ([lien](#)), qui a lieu chaque année aux États-Unis.

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



Peu avant l'AERO 2026, le salon de l'aviation d'affaires EBACE prévu à Genève fin mai a été annulé, ce qui a entraîné une forte augmentation du nombre d'exposants issus de l'aviation d'affaires. La surface au sol du Business Aviation Dome et de l'espace d'exposition avec tous les jets d'affaires a été agrandie de 50 %.

AERO = Incubateur pour l'avenir de l'aviation

Mais l'AERO se présente toujours comme un salon dédié à l'aviation générale, et ce qui nous a le plus intéressés personnellement, ce sont les avancées en matière d'aviation durable. Comme nous l'avons déjà mentionné dans nos précédents rapports, il existe plusieurs acteurs suisses très innovants dans ce domaine. C'est là que nous nous sommes rendus, dans le hall A7. C'est là que se trouvaient les projets fonctionnant exclusivement à



À la fin du salon AERO, Cellsius a remporté le Sustainable Aviation Award 2026.

l'électricité, en mode hybride ou à l'hydrogène. L'AERO 2026 a montré que l'aviation de demain se construit dès aujourd'hui. Elle sera silencieuse, à faibles émissions et abordable. Le tout complété par des projets de transformation de l'infrastructure énergétique des aérodromes.

« *Hausse de la fréquentation: environ 37 000 visiteurs venus de 88 pays – 860 exposants sur une surface de 95 000 mètres carrés – L'aviation d'affaires a été le moteur de la croissance cette année.* »

Cellsius, Smartflyer und Milan.

Nous avons d'abord rendu visite à Cellsius. Pour rappel: tout a commencé avec l'e-Sling. De 2020 à 2022, 20 étudiants en génie mécanique et en génie électrique de l'ETH ont travaillé au développement de l'e-Sling dans le cadre d'un projet prioritaire. Le kit d'avion basé sur le Sling TSi a été équipé d'un système de batteries modulaire et d'un groupe motopropulseur développé en interne. L'avion électrique est actuellement en fin de phase d'essais en vol et vole régulièrement.

Il a été suivi par le H2-Sling, propulsé par un système de pile à combustible de 100 kW. Celui-ci produit de l'électricité à partir d'hydrogène gazeux, qui alimente le moteur électrique. La conversion électrochimique de l'hydrogène en électricité ne produit que de l'eau, et la densité énergétique élevée permet en outre d'atteindre une autonomie significative.

Le dernier projet en date s'intitule «Project Liquid H2». Il s'agit ici de développer un système global

encore plus efficace, basé sur la technologie H2-Sling. Celui-ci utilise de l'hydrogène liquide provenant de réservoirs refroidis à -253 °C, qui alimente la pile à combustible via un échangeur de chaleur. Cette immense densité énergétique permet d'obtenir une propulsion sans émissions pour des autonomies encore plus importantes. Un objectif aéronautique a d'ores et déjà été fixé : le projet Liquid H2 vise à faire de cet avion le premier appareil à hydrogène à traverser la Manche. Avec une escale à Paris.

Cette année, Smartflyer a laissé l'avion chez lui pour le soumettre à des tests approfondis et était représenté, entre autres, par Alex Schönenberger, président d'Electrifly-In. Le projet avance à grands pas et le vol inaugural se rapproche de plus en plus. L'équipe est actuellement en pleine phase de tests et se prépare pour la phase d'essais au sol ; c'est pourquoi il a été décidé de continuer à se concentrer sur le travail en coulisses. Réservez la date pour l'Electrifly-In à Berne les 12 et 13 septembre à l'aéroport de Berne.

Milan Aircraft est une jeune entreprise aéronautique suisse dont le siège se trouve à l'aérodrome de Langenthal, à Bleienbach (canton de Berne). Fondée par une équipe pluridisciplinaire d'ingénieurs et d'aviateurs, l'entreprise a pour objectif de développer et de fabriquer un avion-école entièrement électrique à batterie, parfaitement adapté à la pratique, destiné au marché mondial. En collaboration avec ses partenaires, Milan Aircraft développe elle-même tous les composants clés, afin d'obtenir un produit final parfaitement harmonisé et adaptable à la production industrielle. En mettant l'accent sur un fonctionnement silencieux, une propulsion entièrement électrique à batterie et une sécurité maximale des systèmes, l'entreprise contribue, selon son PDG Simon Wiedmer, à une aviation plus durable et encore plus sûre. Lors d'un entretien, Simon Wiedmer m'explique que la première étape a consisté à définir l'autonomie, puis à construire l'avion autour du moteur. Le résultat est un aéronef relativement grand, à quatre places, d'une envergure de 12 mètres

(à titre de comparaison : un Piper Archer mesure 11 mètres), dont les ailes peuvent être repliées, ce qui réduit la largeur de l'appareil à un peu moins de 7 mètres.



La maquette au 1/7 du Milan Aircraft au salon AERO de Friedrichshafen

« Smartflyer :
Notez dès maintenant les dates
de l'Electrifly-In à Berne, les
12 et 13 septembre à l'aéroport
de Berne. »

Notre bilan de l'AERO 2026

Nous avons également pu constater que, cette année, tout au long du salon, y compris le samedi – souvent considéré comme un «salon pour piétons et chasseurs de bonnes affaires», nous avons reçu des demandes et eu des discussions intéressantes sur notre stand IAOPA. Le caractère international de notre association nous a permis, en collaboration avec nos collègues des différentes AOPAs, d'aborder des thèmes transfrontaliers. L'un des grands thèmes reste d'ailleurs l'aviation ultralégère et les réglementations douanières.

Au-delà des expositions, l'AERO reste avant tout une affaire de rencontres. Retrouver des amis et échanger des idées m'a une fois de plus fait comprendre pourquoi de tels salons sont importants. L'aviation générale est peut-être un petit monde, mais il regorge de personnes passionnées qui veulent vraiment faire bouger les choses. Un grand merci pour toutes ces belles rencontres et surtout à l'équipe du stand de l'IAOPA, composée de l'AOPA Germany, Austria, Türkiye et bien sûr Switzerland.



Une partie de l'équipe du stand de l'IAOPA, de gauche à droite: Christof Curati, Michael Schell (AOPA Germany), Peter Prukl (AOPA Spain), Patricia Siebenmann, Olaf Pauls und Roland Kaps-Becker (AOPA Switzerland)

Flight Safety Seminar 2026

Peggy Walentin, directrice de l'AOPA Switzerland



Roland Kaps-Becker (Präsident AOPA Switzerland)

Le samedi 7 mars 2026, 44 pilotes se sont réunis à Lenzburg pour notre séminaire sur la sécurité aérienne – et cette journée a été une véritable réussite. Non seulement grâce à un programme passionnant, mais surtout grâce à l'ambiance ouverte et détendue qui y régnait. On s'en est vite rendu compte : ici, ce sont des personnes qui souhaitent vraiment échanger qui se retrouvent.

J'ai animé la journée en compagnie de notre président, Roland Kaps-Becker. Il y avait suffisamment de place pour les questions, les discussions spontanées et même quelques petites digressions – exactement ce qui rend un tel séminaire vivant.

L'introduction par le Dr Margit Madlener sur le thème médical a tout de suite suscité l'intérêt de nombreux participants et donné lieu à de premières discussions. La manière très concrète dont le sujet a été abordé était particulièrement intéressante. Il ne s'agissait pas seulement de réglementations et d'examens, mais très concrètement de la manière dont nous, pilotes, pouvons rester en forme pour voler sur le long terme. Des thèmes tels que la santé cardiovasculaire, le sommeil, les médicaments ou encore les effets des traitements modernes de longue durée ont clairement montré à quel point la santé et la sécurité aérienne sont étroitement liées. Beaucoup ont rapidement compris que ce sont souvent les petits détails du quotidien qui font toute la différence.

La suite a été très concrète avec Wolfgang Oestreich et «Best Use of ForeFlight» – un sujet qui a sans doute fait penser à beaucoup d'entre nous à leur prochain vol.

Pendant les pauses, on ne s'est pas contenté de boire du café, mais on a surtout continué à discuter. Les échanges se sont poursuivis sans interruption pendant le déjeuner.



Wolfgang Oestreich (ForeFlight)

Dans l'après-midi, l'attention s'est davantage tournée vers l'avenir. Santiago Lluçà, chef de projet FASST-CH pour le domaine «Future airspace and digitalization», a présenté le projet FASST-CH – et c'est là que les choses sont devenues particulièrement passionnantes pour beaucoup. L'idée centrale est qu'à l'avenir, tous les aéronefs devront se rendre «visibles» par voie électronique. Le contexte est un problème bien connu: le principe classique du «see and avoid» ne fonctionne aujourd'hui de manière fiable que dans environ la moitié des cas. Des solutions techniques assurant une visibilité électronique pourraient améliorer considérablement ce taux.

L'objectif de FASST-CH est donc de créer un système dans lequel tous les acteurs de l'espace aérien, qu'il s'agisse de l'aviation générale classique, de l'aviation commerciale ou encore des drones, puissent se reconnaître mutuellement. La voie à suivre est déjà clairement tracée. À partir de 2027, un équipement correspondant deviendra progressivement obligatoire, l'objectif étant de mettre à la disposition de tous une image nettement plus complète de la situation du trafic d'ici 2028 environ.

Pour nous, pilotes, cela signifie concrètement que ceux qui sont équipés contribuent activement à la sécurité – tout en en bénéficiant eux-mêmes.

Pour conclure, Clémence Poirier a une nouvelle fois apporté une perspective quelque peu différente, mais très passionnante, avec son exposé «Space & Cyber Security in Aviation» – et a démontré de manière impressionnante que l'aviation générale doit elle aussi faire face à de nouveaux défis.

Cette année encore, le stand de Kniebrett était un élément incontournable – et il a été très fréquenté. Entre les discussions et les conférences, les participants ont pu en profiter pour s'équiper en vue de la prochaine saison de vol.

Lors de la dernière table ronde du séminaire, de nombreuses réflexions ont été échangées, des questions ont été posées et des idées pour l'avenir ont été recueillies. Ce fut une excellente conclusion pour une journée vraiment réussie.

Lenzburg s'est une fois de plus révélé être un lieu idéal, nous nous en tiendrons à cela. Et maintenant, nous regardons déjà vers l'avenir : nous nous réjouissons de 2027 – et de vos propositions de thèmes. Car au final, c'est précisément ce qui fait vivre le séminaire.



« Une journée riche
en échanges
et en discussions
fructueuses. »

N'hésitez pas à noter dès maintenant dans votre agenda que notre prochain séminaire sur la sécurité aérienne aura lieu le 13 mars 2027.

Espace aérien Echo

Patricia Siebenmann, directrice de l'AOPA Switzerland

Les collisions en vol constituent l'un des principaux risques pour l'aviation générale. Dans les États membres de l'EASA, on recense en moyenne six collisions mortelles par an, qui coûtent malheureusement la vie à 13 personnes chaque année.

La surveillance visuelle de l'espace aérien («See and Avoid») reste certes une mesure efficace pour éviter les collisions. Cependant, il existe aujourd'hui des solutions iConspicuity peu coûteuses qui prennent également en charge la transmission et la réception des données de position de l'aéronef ainsi que celles des autres aéronefs. Cela permet de couvrir également les zones qui ne se trouvent pas dans le champ de vision à ce moment-là.



Photo: Flightradar24

« Unidentified traffic at your two o'clock! »

Un compte rendu d'expérience

L'année vient de commencer et le temps a été plutôt maussade jusqu'à présent. Mais ce jour-là, le CAVOK est annoncé et nous décidons de nous rendre vers un aéroport contrôlé. Notamment pour rafraîchir notre pratique de la communication vocale. Le vol se déroule sans incident jusqu'à la première communication de l'aéroport. L'air est calme et nous apprécions de pouvoir enfin voler à nouveau en trois dimensions.

Après l'appel initial, nous descendons tranquillement à environ 500 pieds par minute en direction du prochain point de rapport. Soudain, la tour nous appelle: «Trafic non identifié à deux heures. Probablement un Cessna effectuant des manœuvres aériennes!» Nous avons tout juste le temps de répondre «Attention!» que le signal sonore du FLARM retentit. D'abord à intervalles assez longs, mais ceux-ci se raccourcissent rapidement, puis nous apercevons ledit Cessna devant nous, à environ 300 pieds en dessous, qui passe à côté de nous. «Trafic en vue!» et le vol continue, on l'a encore échappé belle. Je ne sais pas si l'autre pilote était en contact avec la tour de contrôle. Contrairement à nous, il n'était pas en approche vers le même aéroport.

Bien sûr, il a été facile de repérer le Cessna sur FlightRadar, d'identifier le pilote – un élève-pilote en vol en solo – et d'en informer l'instructeur responsable. Et c'est là que je trouve qu'il y a déjà un problème: les deux avions étaient équipés d'un FLARM. De plus, nous avons également été avertis par la tour de contrôle. Mais cela ne remplace tout de même pas le fait de regarder dehors et de se demander s'il n'y a pas des zones plus appropriées pour les manœuvres aériennes que les environs immédiats, voire le couloir d'approche d'un aéroport. Ou du moins d'être particulièrement vigilant à cet endroit. Les élèves pilotes, en particulier, ne sont probablement pas

encore en mesure d'évaluer correctement ce qu'est un point sensible ou à quel point il est important, surtout dans l'espace aérien Echo, de regarder dehors et de ne pas trop se fier aux aides techniques. Ou du moins de prendre au sérieux les signaux d'alerte sonores d'un système d'alerte de collision comme le FLARM, et alors plus que jamais de regarder dehors. Ce jour-là, le trafic était dense et une certaine saturation des dangers ou une lassitude face aux alarmes peut s'installer lorsque des signaux sonores retentissent sans cesse. Nous avons nous-mêmes fait l'expérience de rester trop longtemps le regard tourné vers l'intérieur de l'avion (mot-clé: «tête baissée!»). Comme, par exemple, lorsqu'on n'a pas regardé dehors pendant 10 secondes en parcourant une nouvelle fréquence et qu'on a ensuite l'impression que le planeur, qui n'a peut-être pas d'outil anticollision à bord, est apparu de nulle part devant nous. Or, le planeur a pris de l'altitude de manière continue et aurait dû être visible depuis longtemps.

« Une certaine saturation des dangers ou une lassitude face aux alertes peut s'installer lorsque des signaux sonores retentissent en permanence. »

Enquête staysafe.aero sur l'espace aérien Echo

Au printemps 2025, staysafe.aero a mené une grande enquête sur l'espace aérien Echo ; environ 1 700 pilotes VFR et IFR y ont participé. Résultat : cette enquête était attendue depuis longtemps. Les pilotes VFR comme IFR voient dans cet espace aérien à trafic mixte de nombreux défis et un potentiel d'optimisation. Dans l'ensemble, l'enquête confirme une forte sensibilisation à la sécurité, mais a également mis en évidence d'importantes lacunes en matière de connaissances et de structures. Les personnes interrogées expriment très clairement le souhait de disposer d'outils techniques permettant une meilleure détection du trafic, ainsi que de structures de l'espace aérien et de règles de circulation plus simples.

L'étude fournit les conclusions suivantes:

Coexistence des vols IFR et VFR

L'enquête montre qu'il existe parfois des lacunes considérables en matière de connaissance et de compréhension de l'espace aérien Echo, tant au niveau des définitions fondamentales que des règles de vol spécifiques et des différents services fournis par le contrôle aérien. Alors que la majorité des pilotes a intériorisé le principe («See and Avoid»), on observe chez les pilotes IFR une dépendance excessive vis-à-vis du contrôle aérien (ATC), notamment dans les zones montagneuses au relief accidenté. Un consensus clair se dégage: la visibilité électronique devrait devenir obligatoire pour tous les aéronefs.

Formation de base contre application pratique

Les principaux risques cités sont les avions militaires volant à basse altitude et non visibles électroniquement, une couverture radio et radar insuffisante dans les zones à la topographie complexe, les planeurs difficilement repérables à l'œil nu ainsi que les drones. Dans la formation, ce sont surtout les aspects pratiques qui font défaut – par exemple l'interaction avec le contrôle aérien ou l'utilisation de systèmes modernes de détection du trafic. Beaucoup considèrent l'espace aérien suisse comme complexe et s'attendent à une aggravation de la situation avec l'augmentation du trafic de drones.

Facteurs de réussite: i-Conspicuity et formation continue

La conclusion finale de l'enquête est sans équivoque : le principe «See and Avoid» reste un pilier fondamental. Cependant, une visibilité électronique obligatoire (i-Conspicuity), une formation au pilotage ciblée (formation périodique) ainsi qu'une mise à jour continue des connaissances sur les questions relatives à l'espace aérien sont indispensables pour renforcer la sécurité dans l'espace aérien Echo. Nous estimons que même les pilotes brevetés doivent s'entraîner à gérer une charge de travail élevée afin de prévenir la saturation professionnelle. L'apprentissage tout au long de la vie!

Quelle est la suite?

Les résultats constitueront un axe prioritaire de la promotion de la sécurité sur staysafe.aero en 2026. De plus, [stay.safe](https://staysafe.aero) cherche à entretenir un échange actif avec la communauté VFR et IFR, comme ce fut récemment le cas lors de l'AERO 2026, du Flight Safety Dialog 2026 et lors des ouvertures de saison des écoles de pilotage et des clubs.

[Lien vers l'enquête:](#)

[Lien complémentaire sur le sujet:](#)



Powerflarm Flex



**10 à 15 % de réduction sur
les produits Avionix
pour les membres de l'AOPA !
Pour savoir comment obtenir le
code valable sur leur boutique en
ligne, cliquez [ICI](#)**

Il existe quatre façons de se tenir informé du trafic environnant pendant le vol:

- Appareil certifié avec ADS-B IN
- Appareil ADS-L non certifié avec transmission directe
- Appareils mobiles pour différents signaux tels que Mode S, ADS-B, ADS-L, UAT, OGN (par ex. PowerFLARM Flex, AVIONIX ADS-L Tracker)
- Applications mobiles avec différentes bandes de fréquences (par ex. SafeSky)

Les produits (matériel et/ou logiciels) des variantes 3 et 4 ci-dessus offrent actuellement la meilleure interopérabilité avec les différents signaux. Cependant, le fait d'emporter plusieurs appareils en même temps a généralement pour effet de doubler le nombre d'alertes, ce qui entraîne des distractions et un temps de «tête baissée» correspondant.

Recommandations technologiques de l'OFAC dans le cadre de l'initiative FASST-CH: ([Lien](#))

Bonne nouvelle pour les vols transfrontaliers et le milieu de l'UL

Après d'intenses discussions, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a achevé l'examen détaillé de la modification de la loi sur l'aviation (LA). Les restrictions concernant les UL et l'obligation d'utiliser des aérodromes douaniers sont en bonne voie d'être levées.

La CTT-N a approuvé à une nette majorité l'article 51 complété. Celui-ci prévoit une autorisation générale des avions ultra-légers jusqu'à 600 kg de masse au décollage, comme c'est l'usage en Europe. Cette catégorie est ainsi intégrée dans le droit suisse. La deuxième bonne nouvelle concerne la suppression de l'article 9 relatif aux aérodromes douaniers. L'Administration fédérale des douanes a indiqué que les réglementations relatives aux vols transfrontaliers devaient être alignées sur les prescriptions applicables aux véhicules routiers.

[Lien](#) vers le communiqué de presse de la CTT-N



La Savannah de Luca Milesi, membre de notre conseil d'administration

IAOPA Regional Meeting Danmark

Roland Kaps-Becker, Président AOPA Switzerland

«A Room with a View»

Qu'est-ce qu'un passionné d'aviation pourrait souhaiter de plus qu'une réunion à l'aéroport avec une vue imprenable sur le trafic aérien 😊 L'hôtel Scandic CPH Strand s'est avéré être le lieu idéal pour que cela devienne réalité lors de la réunion régionale de l'IAOPA Europe. Les organisateurs de l'AOPA DMU Denmark avaient également veillé, en collaboration avec l'hôtel, à ce que, outre les délicieux repas proposés, l'âme des aviateurs soit elle aussi comblée.



Photo de gauche: Vue du Danemark/de droite: Dîner de l'IAOPA RM

Le premier week-end de mai, alors que certains avaient encore les jambes un peu fatiguées après le salon Aero de Friedrichshafen la semaine précédente, près de 20 représentants de l'IAOPA Europe se sont à nouveau réunis pour la réunion régionale semestrielle. Les sujets de discussion et les défis de toutes sortes ne manquent jamais.

Cette fois-ci, les thèmes suivants ont dominé : l'intégration des drones, la disponibilité de l'essence d'aviation (sans plomb), la visibilité électronique (e-conspicuity) et les modifications apportées aux réglementations de l'EASA.

Les drones—ces engins volants méconnus

Bien qu'ils bourdonnent de plus en plus souvent dans le ciel et fassent la une des journaux en lien avec les récents théâtres de guerre, les pilotes de l'aviation pilotée ne les connaissent souvent que

très peu. On a peut-être déjà entendu dire qu'ils ne représentent pas seulement un risque potentiel de collision. Littéralement «de l'autre côté», les opérateurs de drones (on ne peut guère les qualifier de pilotes) sont parfois trop peu conscients de l'importance de l'espace aérien et, par conséquent, des possibilités dont disposent les autres utilisateurs. Chez IAOPA Europe, nous souhaitons coopérer davantage avec les associations de drones afin de favoriser la compréhension mutuelle. Même si certains fabricants ou exploitants de drones disposent d'un pouvoir de marché important, ils ont désormais pris conscience – ou se sont vu «rappeler» par les autorités de régulation – qu'ils ne sont qu'un utilisateur de l'espace aérien parmi d'autres, et que ces derniers ont eux aussi leur légitimité.



L'essence d'aviation sans plomb : une histoire (in)finie?

Clemens Bollinger (membre du comité directeur de l'AOPA Germany et propriétaire de Bollinger Aviation) nous a expliqué, en s'appuyant sur son expertise en matière de distribution de carburants aériens, quelles pourraient être les répercussions de la situation actuelle au Moyen-Orient sur la disponibilité de l'essence d'aviation. En bref: pratiquement aucune, ni aujourd'hui ni dans un avenir proche. La situation est quelque peu différente pour le kérosène (dans certains endroits, le Jet A1 est désormais plus cher que l'essence d'aviation).

Clemens Bollinger se montre optimiste quant à l'avenir de l'Avgas sans plomb à 100 octanes. Le Swift Fuel 100R est désormais disponible dans 8 aéroports européens. Il est à ce jour certifié pour les modèles Cessna 172R et 172S. Les prochaines étapes importantes comprennent la certification d'autres types d'avions et de moteurs, afin que le plus grand nombre possible de combinaisons soit couvert par un STC (Supplemental Type Certificate). Un tel STC coûte environ 100 €. Clemens Bollinger est confiant quant à l'obtention de nouvelles certifications dans un avenir pas trop lointain.

e-conspicuity – rendez-vous visible!

Nous avons déjà évoqué à plusieurs reprises le projet "FASST-CH" de l'OFAC consacré à la visibilité électronique (cf. également le compte rendu du séminaire sur la sécurité aérienne dans ce numéro). Des initiatives similaires sont menées dans divers autres pays européens. Grâce à notre réseau IAOPA et à nos échanges mutuels, nous avons déjà pu mettre en relation différentes autorités. Au niveau paneuropéen, EUROCONTROL coordonne ces activités, pour lesquelles des vols de validation sont désormais prévus.

EASA – les choses bougent (en partie)

Le mardi précédant le début du salon Aero est traditionnellement consacré à des échanges entre l'EASA et les représentants des autorités et des associations sur des thèmes liés à l'aviation

générale. Il était réjouissant d'apprendre que non seulement l'EASA a rétabli le pourcentage de postes consacrés à l'aviation générale à son niveau antérieur, mais aussi que bon nombre des représentants des autorités présents s'engagent en faveur d'une aviation générale florissante. Ainsi, les propositions de l'IAOPA visant à simplifier les exigences médicales pour les vols non commerciaux trouvent également une oreille attentive, y compris au sein de la Commission européenne. Lors de la réunion régionale, nous avons pu harmoniser notre communication avec les autorités aéronautiques.

La situation est différente en ce qui concerne la réglementation (en principe) déjà en vigueur relative à la Part-IS (sécurité de l'information): celle-ci cause bien des maux de tête dans de nombreux pays (y compris aux autorités de l'aviation civile locales). En collaboration avec la GAMA (GA Manufacturing Association), l'Association européenne des hélicoptères (EHA) et d'autres associations, nous participons à un groupe de travail chargé d'élaborer des propositions visant à garantir le respect du principe de proportionnalité dans la mise en œuvre de cette réglementation pour les exploitants dont les aéronefs dépassent de peu le seuil (2 000 kg de MTOM). Dans certains pays, les autorités elles-mêmes ne savent pas encore comment gérer cette situation. L'OFAC adopte une approche différente et a déjà élaboré des documents d'orientation ainsi qu'un questionnaire pour la gestion des dérogations.

ICAO: grâce à l'IAOPA, l'aviation générale est au cœur de l'actualité

Les aperçus des activités de l'OACI transmis par «notre homme sur place» sont toujours intéressants. En tant que seul représentant de l'aviation générale au sein des groupes de travail et des réunions de commissions de l'OACI, Frank Hoffmann peut expliquer les spécificités de l'aviation légère et défendre nos intérêts. Grâce à lui et à son rôle de représentant de l'IAOPA, il a été possible, après environ 10 ans, de supprimer l'obligation d'un service de sauvetage et donc d'un contrôleur aérien sur les petits aérodromes destinés au trafic non commercial. Même si cela

n'avait pratiquement plus d'importance pour la Suisse, cette mesure a eu de fortes répercussions chez nos voisins du nord et de l'est (où l'on parle respectivement de «Flugleiter» en Allemagne et de «Betriebsleiter» en Autriche). Auparavant, il était par exemple pratiquement impossible d'atterrir en semaine sur divers aérodromes, car le responsable des services de la circulation aérienne n'était présent que le week-end. Désormais, ces aérodromes sont eux aussi disponibles pratiquement à tout moment.

World Assembly en automne

La World Assembly, qui réunit tous les deux ans les organisations nationales de l'AOPA, sera organisée cet automne par l'AOPA Germany près de Francfort-sur-le-Main. Son directeur général, Michael Erb, a présenté la première ébauche du programme, qui prévoit, outre les discussions de fond, un programme-cadre intéressant. Nous espérons bien sûr tous que les participants venant de pays plus éloignés pourront notamment être présents.

Nouvelle vidéo YouTube

Les participants ont également pu donner leur avis lors de l'avant-première de la nouvelle vidéo sur

Nouvelle vidéo YouTube

l'AOPA Europe, car des modifications étaient encore possibles. Vous trouverez bientôt le résultat sur [YouTube-Kanal von IAOPA Europe](#)

Un mastodonte diesel: d'abord grondant, puis presque vrombissant

Dimanche, à la [DieselHouse](#) nous avons pu découvrir des moteurs d'une autre dimension: rien que le vilebrequin de ce «mastodonte» pèse 145 tonnes... Il s'agit du moteur diesel construit en 1932, qui a été pendant de nombreuses années le plus grand du monde et autour duquel le bâtiment n'a pu être érigé qu'une fois le moteur achevé. Deux fois par mois, des ingénieurs et techniciens à la retraite le font tourner pendant quelques minutes – sans le moindre hoquet, il s'est mis en marche immédiatement. Avec une consommation de diesel de pas moins de 1 500 litres par heure, il n'était guère surprenant que le cycle soit déjà terminé au bout de 5 minutes. Outre son «activité» muséale, le moteur a également été utilisé de manière productive il y a une bonne vingtaine d'années lors d'une panne de courant et a alimenté en électricité un quartier de Copenhague. Cela n'est malheureusement plus possible aujourd'hui, car le raccordement au réseau électrique n'est plus possible.



Zahlreich vertreten zum halbjährigen regional meeting in Dänemark

Extincteurs – Troisième partie

Depuis plusieurs mois, diverses AOPAs se penchent, dans le cadre de l'IAOPA, sur la question des extincteurs au halon dans le cockpit. Voir à ce sujet les articles parus dans les deux derniers Position Reports ([Link](#)).

Au début de cette année, la dérogation autorisant l'utilisation du halon comme agent extincteur dans les avions a définitivement expiré, car ce gaz endommage la couche d'ozone. Cela signifie que les extincteurs au halon, que l'on trouvait jusqu'à présent dans de nombreux avions, seront interdits à partir de début 2026.

Dans l'aviation générale, les extincteurs à bord sont obligatoires pour les avions ELA2, c'est-à-dire les monomoteurs à hélice de plus de 1 200 kg de MTOM. Les alternatives sans halon homologuées pour l'aviation sont très coûteuses (environ 1 500 CHF) et difficiles à se procurer. Les fournisseurs commerciaux semblent avoir vidé le marché. Il existe toutefois des extincteurs à aérosol très abordables, adaptés à une utilisation dans des espaces clos et exigus tels que les voitures, les cabines de bateau ou encore les avions. De plus, tous les extincteurs (quelle que soit leur utilisation) doivent être homologués en Suisse.

L'IAOPA européenne a recommandé à l'EASA de

laisser officiellement aux exploitants d'avions non commerciaux le soin de choisir eux-mêmes les extincteurs appropriés. Cela a pris un certain temps, mais nos efforts ont finalement porté leurs fruits. En effet, les experts de l'AESA semblent trouver notre argumentation convaincante et se sont ralliés à notre point de vue. Ce n'est que lorsque les équipements sont installés de manière fixe qu'ils doivent être certifiés pour l'aviation, conformément à la norme NCO.IDE.A.100 (4).

Vous pouvez donc choisir un extincteur capable d'éteindre les incendies pouvant survenir dans l'avion, sans pour autant mettre en danger les passagers. De préférence un modèle pouvant se glisser dans une poche latérale ou arrière, afin que vous puissiez le saisir et l'utiliser rapidement en cas d'urgence. Il doit toutefois être rangé de manière à ne pas se déplacer dans l'habitacle en vol normal et ne pas constituer lui-même un danger.

D'après nos recherches, le modèle d'extincteur «Xtin Klein» de Maus (environ 130 CHF) est adapté. L'un de nos membres s'occupe de l'homologation des extincteurs et a confirmé la conformité de ce modèle aux normes suisses.

Si vous exploitez des avions à des fins commerciales ou pour le transport pour compte propre, ou si l'extincteur faisait partie de la certification de l'avion, vous ne pouvez pas vous passer d'un extincteur fixe et certifié pour l'aviation.

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.

Cirrus SR22 G3 GTS De-Iced/O2 280'000 CHF (VAT Paid)

IFR/WAAS + DME // Platinum Engine // Propeller Overhauled

Many upgrades (FlightStream, BluMax, Static, LED Landing/Wings Tip, Starter, Electric Pump), 2 owners & pilots since new

Always Hangared (heated) and FAA/CAMO maintained by Cirrus Certified Service Center

<https://cirrus.zermatt.aero>

herve@zermatt.aero

+41 78 643 0101

ZU VERKAUFEN BÜCKER JUNG MANN

Bücker Bü-131 Jungmann CASA 180HP, Baujahr 1954. Lycoming AEIO-360-B2F (833h TSO), Hoffmann Propeller (579 TSO). Akrofähiger Doppeldecker in hervorragendem Zustand. Standort für Besichtigung LSZK. Dokumentation und weitere Informationen: Thomas Morf, thomas@morf.li / +41 79 777 44 11.

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

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

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

Zu verkaufen: Neuwertige Mygoflight iPad Beinhalterung

Mit dieser Aluminium - Polycarbonat Beinhalterung kann ein iPad oder iPad Mini auf dem Knie sogar geneigt und 360o 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

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 Verfügb., super Reisemaschine. Stundenpakete möglich.



Kontakt: tosi@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 Avionik wurde 2024 komplett auf Glascockpit umgebaut. Flint Tip- tanks bieten bis zu 6 Stunden Autonomie. Dual- Alternator, Dual- suction, Boots und Prop- heating etc. sorgen für mehr Sicherheit.

Standort der Cessna ist Grenchen.



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

Piper Malibu Mirage 1/4 Anteil



Mit der Druck-Kabine fliegst 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

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 Gesamttretungssystem – 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

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

Zu Vermieten

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

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 Haltergemeinschaft 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, kCHF 51: Hangar, Motoren & Reserven für „Unerwartetes“



Bei Interesse: 076-372 4347

Bester Flugsimulator „ELITE“

Dem Meistbietenden abzugeben inkl. Gestell.

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



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



AOPA SWITZERLAND