



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Édition 294 – Hiver 2025



Photo: Luca Milesi / Savannah Hangar

« *L'actrice principale
de l'article en page 18* »



Mein Fluglehrer staunte nicht schlecht...

Es war ein Tag, wie er fürs Fliegen nicht schöner sein könnte. Ideal, um endlich unseren lang ersehnten Flug übers Jungfraujoch und den Aletschgletscher nach Sion in Angriff zu nehmen.

Mein Fluglehrer machte mir gerade klar, dass man das ATIS in Sion leider nicht empfangen könne, bevor man den dortigen Tower aufrufe, denn die Berge seien im Weg. Ich sagte „kein Problem“, drückte auf den Bluetooth-Knopf meines neuen BOSE-A30-Headsets und sagte meiner Smartphone-Assistentin, sie solle den Kontakt „ATIS Sion“ anrufen.



BOSE A30 mit Bluetooth
CHF 1299.95
sofort lieferbar

Eine Minute später konnte ich meinem Fluglehrer stolz berichten: „Wir haben Information Tango, das QNH ist 1023, Piste 25 ist aktiv.“ Mein CFI hatte davon nichts mitbekommen und staunte Bauklötze. Und bei unserem nächsten Flug teilte er mir mit, er habe sich auch so ein A30 beschafft, natürlich bei...

KNIEBRETT.CH

Contenu

Éditorial	5
Nouvelles & Manifestations	7
Reportage: Aerobatic-Training & Flugsicherheit	10
Innovation & aviation: Les métiers de l'aviation à Payerne	16
Vie aéronautique en Suisse: Anruf vom Schweizer Zoll	18
International News & IAOPA	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 (Redaktion)

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

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.



Photo: Michael Bunschi

Éditorial

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

Les turbulences en général, et dans le secteur aérien en particulier, n'ont pas diminué au quatrième trimestre 2025. Des changements s'annoncent, il faut défendre ce qui a fait ses preuves et lutter contre ce qui est inutile. Avec la nouvelle approche MOSAIC (dont j'ai parlé la dernière fois), les États-Unis ont fait un pas presque incroyable vers l'avenir moderne de l'aviation privée, qui serait également bénéfique pour l'Europe. Elle allie durabilité (dans la production, les matériaux, etc.) et débureaucratisation (comme une nouvelle catégorisation des avions et des licences) et serait un booster (pour reprendre le nouveau mot magique de la politique) pour l'aviation et l'économie.

Dans le domaine médical également, les choses bougent en Europe, mais malheureusement pas tout à fait comme nous l'espérons. « Examen cardiaque » est le nouveau mot magique. Une fois de plus, il est prévu de transposer pratiquement sans modification les exigences de l'aviation commerciale à l'aviation privée. Cela ne réduira

« *C'est pourquoi il est important que l'AOPA Switzerland soit représentée par une équipe jeune, dynamique, compétente et motivée au sein de son comité directeur et de sa direction.* »



pas le nombre d'incidents aériens, mais la bureaucratie et le corps médical seront heureux et occupés. Il ne nous reste que les coûts.

Dans ces deux domaines, qui sont ici représentatifs de nombreux autres, l'AOPA Switzerland et l'IAOPA (AOPA internationale) sont actives et font de leur mieux pour éviter aux pilotes des dépenses et des coûts injustifiés. Ce sont là des tâches qui s'inscrivent dans le long terme. Il est donc important que l'AOPA Switzerland soit représentée par une équipe jeune, dynamique, compétente et motivée au sein de son comité directeur et de sa direction. Je siège au comité directeur depuis environ 20 ans et j'en suis le président depuis 16 ans, ce qui fait de moi un « ancien ». Le moment est donc venu de passer le relais à des mains plus jeunes, qui poursuivront le travail accompli jusqu'à présent pendant de nombreuses années et s'occuperont de vos préoccupations. Car, comme partout ailleurs, chaque changement est un pas vers l'avenir.

Nouvelle présidence et vice-présidence

À mon avis, il est important et juste de procéder maintenant à la passation de pouvoir. Avec Roland Kaps, l'AOPA Switzerland se dote d'un nouveau président compétent, expérimenté, motivé et disposant d'un excellent réseau. En tant qu'ancien vice-président, Roland vous connaît tous et maîtrise le sujet, et il réunit les conditions requises. Il veillera à ce que l'AOPA Switzerland continue d'être entendue et respectée à l'avenir. Merci beaucoup, Roland, d'avoir accepté cette tâche dans l'intérêt des membres.

De plus, Deborah Müller prend désormais la vice-présidence. Elle complète parfaitement Roland. Elle dispose d'une grande expérience de vol (planeur et avion à moteur), travaille dans le domaine de l'espace aérien (qui prend de plus en plus d'importance) et complète parfaitement l'équipe sur le plan humain. Sa devise «Façonnons ensemble l'avenir de l'aviation et marquons durablement notre planète Terre» résume clairement la mission de l'AOPA. Merci également à toi, Deborah, pour ton engagement et ta volonté d'assumer des responsabilités.

Au cours de mes nombreuses années au service de l'AOPA Switzerland et de l'IAOPA, j'ai particulièrement apprécié le contact et le soutien professionnel et humain des membres et des représentants de l'AOPA dans le monde entier, leurs contributions, leur engagement et la société, ce qui m'a motivée dans mon travail. J'ai vécu et traversé beaucoup de choses, certaines positives, d'autres plutôt pénibles. Dans l'ensemble, je garderai de mon passage à l'AOPA Switzerland et à l'IAOPA le souvenir d'une période variée, enrichissante et unique. Ce n'est que dans le cadre de l'AOPA Switzerland et de l'IAOPA que j'ai rencontré des personnes intéressantes, engagées et exceptionnelles sur le plan humain, et vécu de nombreuses expériences de vol mémorables. Mais chaque fin est un nouveau départ, ce qui est également vrai dans ce cas.

«*Je vous souhaite à tous de joyeuses fêtes et une nouvelle année pétillante, joyeuse et réjouissante, suivie d'une nouvelle année riche en événements dans les airs et au sol. Merci pour tout et peut-être nous reverrons-nous de temps à autre lors d'un événement aéronautique.»*

Je vous souhaite à tous de joyeuses fêtes et une nouvelle année pétillante, joyeuse et réjouissante, suivie d'une nouvelle année riche en événements dans les airs et au sol. Merci pour tout et peut-être nous reverrons-nous de temps à autre lors d'un événement aéronautique.



Daniel Affolter, Präsident des Vorstands der AOPA Switzerland

News & Events

Save the dates

Flight Safety Seminar

Date: 7 Mars 2026

Heure: 0900 – 1630 Uhr

Place: Weiterbildungszentrum
Lenzburg,
an der Neuhofstrasse 36
in 5600 Lenzburg

Nous avons organisé pour vous les quatre thèmes passionnantes suivants:

1. Nous vieillissons tous. Quels sont les défis posés par l'examen médical?
2. Utilisation optimale de ForeFlight: conseils et astuces précieux pour utiliser ce système de navigation.
3. FASST-CH
4. Sécurité spatiale et cybernétique.

Inscription [ICI](#).

(Sous réserve de modifications)

AERO Friedrichshafen

22 - 25 avril 2025

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.



AOPA Fly Out 2026

24 – 29 août 2026

Notre Fly Out 2026 devrait se dérouler dans la direction Dresden - Prague - Wrocław - Dessau. Plus d'informations à ce sujet début 2026.

Aéroport de Bâle: les petits doivent partir

L'Euro Airport Bâle Mulhouse-Fribourg fermera la zone nord à la fin de 2026. C'est ce qui a été récemment annoncé sur différents canaux. L'objectif est de faire de la place pour l'extension d'un terminal et le trafic aérien commercial. Après 58 ans à LFSB, la direction de l'aéroport, qui est également propriétaire des locaux, n'a prévu aucune solution de rechange pour l'aviation générale. La location n'est générale.

La location n'est plus rentable économiquement. De plus, il faudrait investir considérablement dans les infrastructures pour répondre aux exigences réglementaires. L'école de pilotage de Bâle, avec ses avions jaunes et blancs, le groupe d'aviation motorisée et d'autres petits avions privés, sont désormais à la recherche d'alternatives. L'AOPA Switzerland s'engage pour que l'aviation générale puisse continuer à bien fonctionner dans le LFSB.



Photo: GACBA

L'aérodrome de St. Stephan LSTS s'ouvre au trafic aérien civil

Situé au cœur des Alpes, entre Berne et Sion, cet aérodrome a été construit pendant la Seconde Guerre mondiale pour servir d'aérodrome de repli. Fin octobre, l'OFAC a approuvé la reconversion de l'ancien aérodrome militaire de St. Stephan ([Link](#)), dans l'Oberland bernois. Avec le nouveau règlement d'exploitation, l'exploitant de l'aérodrome, Prospective Concepts Aeronautics AG, obtient également une autorisation d'exploitation illimitée. L'utilisation militaire a été abandonnée dès l'année 2000 et, depuis lors, l'aérodrome est utilisé à des fins civiles et commerciales.

À l'avenir, il accueillera principalement des vols effectués par des entreprises basées à St. Stephan. En outre, des vols touristiques et d'affaires occasionnels à destination du Haut-Simmental sont prévus. Avec sa piste asphaltée de 1742 x 40 mètres, St. Stephan pourra également servir d'aérodrome de dégagement (attention PPR!) pour les vols à destination de

Saanen lorsque l'atterrissement y est impossible pour des raisons météorologiques ou opérationnelles. Le cadre autorisé pour l'exploitation aérienne a déjà été défini par le Conseil fédéral dans la fiche du plan sectoriel des transports, partie Infrastructure aéronautique (PSIA) du 30 août 2023.



Photo Airfield St. Stephan, Facebook

Pétition pour le maintien de l'aérodrome de Kägiswil

Et puisque nous parlons du retrait de l'aviation générale des aérodromes suisses, voici notre appel à signer la pétition pour le maintien de l'aviation légère à Kägiswil sous le lien suivant. Nous avions déjà parlé de Kägiswil dans un précédent rapport de situation (n° 286).

Kägiswil accueille notamment trois écoles de pilotage. Celles-ci forment environ 20 % des futurs pilotes de la région.



Photo Kägiswil_Web

**Cliquez ici pour accéder à la pétition - Merci à tous
de nous aider !**

Reportage

Comment l'entraînement à la voltige aérienne améliore la sécurité aérienne et augmente le plaisir de voler

Texte et photos: Regina Forouzan, Membre AOPA

En route pour Hosín (LKHS), je me demande: quel sera le point fort de cet entraînement à la voltige aérienne? Qu'est-ce que je vais apprendre? Qu'est-ce que je vais ramener chez moi dans mon sac à dos de pilote? (Réponse plus bas)

Mais commençons par le début:

En janvier, j'ai reçu un e-mail de la VDP, l'association des femmes pilotes allemandes, dont je suis membre depuis environ un an. Objet: l'école de pilotage Spins & More de Salzbourg attribue à nouveau trois bourses pour la sécurité aérienne en 2025. Je décide spontanément d'envoyer ma candidature. Quelle joie lorsque Iris Melcher, fondatrice et directrice de l'école de pilotage, m'appelle peu après pour me féliciter d'avoir été sélectionnée. L'année 2025 pourrait-elle mieux commencer pour moi en tant que pilote? Je ne pense pas.

Spins & More

La formation complète en voltige aérienne chez Spins & More se compose de trois modules coordonnés, comprend 12 vols d'entraînement et 8 heures de cours théoriques. Sa flotte de voltige comprend un Super Decathlon 8KCAB et un Extra 330 LX. Le site de formation est situé à Hosín, en République tchèque, à quelques minutes de vol de la frontière allemande et autrichienne, non loin de Budweis. Des camps d'entraînement sont également prévus à Salzbourg (AT) ou Eggenfelden (D) pour 2026.

Les modules 1 et 2 traitent de la «sensibilisation au décrochage et à la vrille» ainsi que des «attitudes inhabituelles et des défaillances de contrôle». Le troisième module est entièrement consacré à la voltige aérienne.

Ma bourse portait sur le module 1, y compris la théorie. L'objectif de la bourse est d'acquérir une sécurité de vol stable, d'éviter les situations de vol inhabituelles ou, le cas échéant, de les maîtriser. Il s'agit d'apprendre la technique pour se «remettre» d'une vrille (spin) et, de manière générale, de se familiariser avec le comportement d'un avion en cas de décrochage et d'autres événements imprévus.

À propos de moi

En 2020, j'ai obtenu ma licence PPL (A) chez Albin Wings à Hausen am Albis (LSZN). J'ai appris sur un Aquila A210 et je pilote désormais un Cessna 172 et un Piper Archer 28. Mon expérience de vol totale s'élève désormais à près de 400 heures de vol.

Avant de partir pour la République tchèque, nous avons dû suivre une session théorique en ligne, au cours de laquelle nous avons beaucoup appris sur les différentes attitudes de vol, les effets de l'angle d'attaque, les profils d'ailes, la récupération après une vrille, les performances humaines, la physiologie, les fameuses forces G, et bien d'autres choses encore.



Regina et l'instructeur Jürgen

« *De l'écurie à la maîtrise – entraînement à la voltige aérienne chez Spins & More à Hosín* »

En route pour Hosín

Fin août, le moment était enfin venu: mon mari Kyros et moi avons pris l'avion Mooney M20T pour Hosín, où nous avons été chaleureusement accueillis par Iris et Jürgen, instructeurs de vol chez Spins & More.

La première journée a commencé par un briefing prévol détaillé. Que faisons-nous? Comment enfiler le parachute? Comment monter dans l'avion? Quelles sont les limites de l'avion? Que ne faut-il pas emporter dans l'avion? Par exemple, les objets non fixés qui peuvent voler dans tous les sens. Safety first!

Petite anecdote intéressante: on m'a annoncé que nous «devions» effectuer deux vols avec l'Extra, la voiture de course parmi les avions de voltige. La raison était que le Super Decathlon ne devait arriver à Hosín que dans la soirée. Il y a pire, dirais-je.

Et puis, le premier vol a commencé. Un ciel bleu éclatant, de petits nuages, une température agréable. Mon instructeur de vol, Jürgen, est un ancien pilote d' Eurofighter et a piloté au cours de sa carrière plus de types d'avions différents que je n'ai d'heures de vol. Il respire la sécurité et la confiance. Je suis convaincu qu'il sait ce qu'il fait.

Première session avec l'Extra!

Nous nous familiarisons avec les caractéristiques de vol de l'Extra, essayons les débattements des ailerons et de la profondeur en vol rectiligne, nous entraînons aux vols lents et aux virages ainsi qu'aux décrochages avec et sans puissance, et nous approchons des limites – les miennes et celles de l'avion.

Puis nous passons aux choses sérieuses, pour nous habituer, en quelque sorte: tonneaux, loopings et hammerheads. Avec ses 315 chevaux, l'Extra y parvient haut la main: une simple commande d'aileron et il effectue un tonneau à une vitesse de 420 degrés par seconde autour de son axe longitudinal, si bien que la perception a du mal à suivre. Le looping – une expérience unique. On prend son élan en accélérant et en inclinant légèrement le nez vers le bas. Puis on remonte à plein régime, le ciel s'ouvre, on continue à tourner et soudain, la terre est à l'envers – et je suis à l'envers. Le temps semble s'arrêter brièvement. Avant même de s'en rendre compte, on est déjà au point de retournement, on relâche les gaz et on fonce à nouveau vers la terre, on ressent les forces G lors de la sortie et on se retrouve finalement dans la position de départ. En comparaison, un tonneau est une promenade de santé.



Regina Upside Down

« *Puis nous sommes passés aux choses sérieuses, pour nous acclimater en quelque sorte: roulades, loopings et hammerheads* »

Pour couronner le tout, nous effectuons un hammerhead, remontons à pleine vitesse à la verticale, vérifions que nous sommes à 90 degrés par rapport au sol (et on a vraiment l'impression d'être debout) puis appuyons sur le gouvernail, relâchons les gaz et redescendons en piqué. C'est grisant. Tout simplement incroyable. Surtout pour moi qui, dans la vie de tous les jours, pilote un Cessna 172.

Les 30 minutes sont passées en un clin d'œil et nous retournons à l'aérodrome. Alors que je suis en train de remettre mes sens en ordre, Jürgen me demande depuis l'arrière si nous voulons terminer le vol par quelques tonneaux ou une boucle. Je refuse poliment en le remerciant.

Je suis impressionnée par l'enthousiasme d'un instructeur de vol qui a déjà passé des dizaines d'heures dans un Eurofighter et divers avions de voltige et qui apprécie chaque minute qu'il passe dans les airs. Son enthousiasme est contagieux. De retour au sol, Iris a déjà préparé un copieux buffet dans la salle commune. Je n'ai pas très faim. Mon corps est encore sous le choc du vol. «On s'y habitue», m'assurent-ils tous en souriant.

Aggravated Spins

Trois autres vols suivent le même jour et le lendemain, riches en exercices, en nouvelles découvertes et en beaucoup de plaisir. Nous amorçons des vrilles, puis les sortons. Nous apprenons la différence entre les virages en dérapage et les virages en glissade. Nous faisons la distinction entre les vrilles à un tour et à deux

tours et comptons les tours en chute libre. Nous nous entraînons à «aggraver» les vrilles par des commandes incorrectes (vrilles aggravées), par exemple en accélérant et en prenant de plus en plus de vitesse, en maintenant l'aileron dans la vrière et en rendant le mouvement de vrille plus raide. Nous effectuons des spirales qui, contrairement aux vrilles, nous font aller de plus en plus vite et perdre ainsi très rapidement de l'altitude. En tirant sur la gouverne de profondeur, la force G augmente également.

Après tous ces exercices, chaque vol était bien sûr suivi de la partie la plus amusante. Des roulades dans toutes les directions et à différentes vitesses, des loopings pour changer de direction à 180 degrés, des hammerheads, tant que le réservoir de l'avion acrobatique était encore plein. Du pur plaisir et de l'adrénaline à l'état pur. Chaque vol était suivi d'un débriefing détaillé et d'un aperçu du vol suivant.

Entre les vols, tout le monde se retrouvait dans la salle commune avec son coin salon confortable et sa cuisine, où l'on discutait volontiers des derniers vols avec des personnes partageant les mêmes intérêts. Au cours des trois jours, d'autres pilotes, des amis de l'école de pilotage et des élèves de l'UPRT sont également passés. Par moments, trois extras se trouvaient sur la pelouse devant le tarmac. Certains sont également venus pour un entraînement individuel avec le coach acrobatique. L'ambiance est familiale, ouverte et axée sur l'apprentissage. On remarque rapidement que les pilotes et les élèves reviennent volontiers pour se perfectionner ou simplement pour discuter.



Wir verkaufen Ihr Flugzeug

Mes apprentissages

- La principale leçon à retenir est que les situations de vol inhabituelles ne sont pas une raison de paniquer si l'on sait quoi faire et surtout si l'on est suffisamment haut. Ce qui n'est généralement pas le cas dans le circuit d'aérodrome.
- J'ai pu apprendre à voler de manière anticipative afin d'éviter activement le fameux «base-to-final-spin».



- La vrille a affiné mon orientation dans l'espace et m'a donné une idée de la perte d'altitude (environ 1 000 pieds) jusqu'à la récupération. Non seulement les exercices de sortie selon le principe PARE (Power off, Aileron neutral, Rudder opposite, Elevator neutral), mais aussi le vol dans différentes positions et dans les limites de l'avion m'ont donné plus d'assurance en vol.

Comme je l'ai déjà mentionné, j'ai eu le privilège de pouvoir piloter les deux avions, l'Extra et le Super Decathlon. Le Super Decathlon est un peu moins puissant et a des limites plus basses que l'Extra. J'ai ainsi pu comparer directement les différentes caractéristiques de vol. Avec ses caractéristiques de vol, le Super Decathlon est plus proche des modèles C172 et PA28 que je pilote. Cela a donc été très instructif pour moi de m'entraîner à sortir d'une vrille sur le Decathlon. Mon corps s'est également mieux adapté à l'acro-flow à chaque vol.

We'll be back!

Dans l'ensemble, ce fut un camp acrobatique réussi à tous points de vue. Nous reviendrons, c'est certain. Spins & More est un modèle de professionnalisme. La précision, la sensibilisation à la sécurité et la communication

claire n'ont rien à envier aux compétences et à la longue expérience de vol et d'enseignement de l'équipe.

Un grand merci à toute l'équipe: à Iris, qui nous a accompagnés avec tant d'attention pendant tous ces jours; à Jürgen, mon instructeur de vol pendant ces deux jours, pour sa patience et son plaisir de voler; à Norbert, responsable de la formation, qui m'a sélectionné avec Iris pour la bourse; et enfin, à Marcel, ancien membre de l'équipe Red Bull Air Race et également pilote acrobatique et aviateur passionné, pour son formidable soutien au sol.

Pour revenir à la question initiale: c'est l'ensemble qui a été le plus marquant. Non seulement la formation professionnelle, mais aussi les personnes qui dirigent cette école de pilotage. Leur passion pour l'aviation, leur état d'esprit, leur atmosphère amicale et leur servabilité.



Decathlon

Voici quelques informations supplémentaires:

Spins & More est une école de pilotage autrichienne basée à Salzbourg qui propose des cours de voltige depuis 2009 et des cours UPRT (Upset Prevention & Recovery Training) depuis 2020. Elle propose également d'autres cours spécialisés tels que les qualifications SET et PC12.

La formation en voltige nécessite au minimum 40 heures de vol en tant que PIC après l'obtention de la licence, ainsi qu'un médical valide, bien sûr. Les 12 vols d'entraînement dans le cadre de la formation en acrobatie aérienne en 3 étapes représentent environ 8 à 9 heures de vol et, combinés aux 8 heures de cours théoriques, répondent aux exigences de la formation acrobatique conformément à Part FCL.800. Les personnes ayant suivi le module 1 de la formation en acrobatie aérienne dans le cadre de la bourse peuvent le faire valoir pour l'ensemble de la formation en acrobatie aérienne.

Le coût de la qualification acrobatique au camp acrobatique de Hosín sur le Super Decathlon s'élevait (en mai 2025) à près de 7 000 euros. La bourse a une valeur de 2 300 euros. Une formation UPRT-Basic coûte 690 euros et peut

également être prise en compte dans la formation acrobatique (conformément à la FCL.800). Vous trouverez de plus amples informations ici, sous le logo. Nous étions logés à l'hôtel Podhrad à Hosín-Hlubokà, à environ 10 minutes en voiture de l'aérodrome. Si vous avez le temps, la petite ville de Budweis, située à environ 10 km, vaut certainement le détour. Budweis dispose d'ailleurs également d'un aérodrome (LKCS) que le directeur de l'aérodrome de Hosín nous a recommandé comme point de passage douanier (hors UE, mais Schengen) pour l'entrée depuis la Suisse. Cependant, comme il y a un délai d'enregistrement de 24 heures pour les douanes, nous avons décidé d'entrer dans l'UE à Friedrichshafen (EDNY). Pour les vols en provenance d'Allemagne, l'entrée en République tchèque ne pose aucun problème.

« Pour finir,
une bonne nouvelle: en 2026,
Spins & More attribuera à
nouveau trois bourses »



Innovation & Aviatik

Les métiers de l'aviation à Payerne:

Texte et photos: Massimo Fiorin, Direktor swiss aeropole

une région qui décolle

Sur le parc technologique swiss aeropole à Payerne, un projet d'envergure prend forme: la création d'un centre de formation consacré aux métiers de la maintenance aéronautique. Portée conjointement par l'industrie aéronautique civile, les Forces aériennes et les acteurs régionaux, cette initiative vise à répondre à la pénurie croissante de spécialistes tout en ancrant durablement les compétences aéronautiques en Suisse occidentale. Au cœur d'un environnement où se côtoient innovation, entreprises et institutions publiques, la future filière ouvrira la voie à une nouvelle génération de talents, en leur donnant un accès direct à des métiers passionnants et riches en perspectives d'évolution.

Ce projet s'inscrit dans un partenariat renforcé entre la région de la Broye et le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports, DDPS, qui s'exprime également à travers le groupe de travail «Emploi et

Innovation». Réunissant armasuisse, les Forces aériennes, les cantons de Vaud et de Fribourg, la Communauté régionale de la Broye (Coreb), swiss aeropole et plusieurs hautes écoles, ce groupe vise à favoriser la création d'emplois qualifiés et à soutenir le développement de technologies duales, utiles tant au civil qu'au militaire. L'un des premiers résultats concrets est l'implantation en novembre 2025 d'une antenne d'armasuisse Science et Technologie (S+T) sur le site du parc technologique swiss aeropole. Les travaux porteront notamment sur l'espace, l'énergie, la cybersécurité, les drones et la robotique — des thématiques stratégiques pour l'avenir des forces armées comme pour l'industrie.

Pour dynamiser cet écosystème, plusieurs événements ont récemment été organisés à Payerne. La Journée de l'énergie organisée par armasuisse le 27 août 2025 a réuni experts, scientifiques et acteurs économiques pour décrypter les nouvelles tendances technologiques.



Le parc technologique swiss aeropole

Un hackathon consacré aux communications spatiales, organisé en novembre, a quant à lui rassemblé partenaires suisses et internationaux autour de projets concrets, confirmant la vocation du site à devenir un lieu d'échanges et d'expérimentation.

swiss aeropole, c'est quoi?

Si swiss aeropole attire de tels projets, c'est grâce à un positionnement singulier. Créeé en 2017 par la Commune de Payerne et la Coreb, swiss aeropole SA ([Link](#)) gère à la fois le trafic civil de l'aérodrome de Payerne — dédié à l'aviation d'affaires — et le premier parc technologique suisse spécialisé dans l'aérospatial. Le site accueille aujourd'hui plus de 30 entreprises actives dans les drones, les technologies aéronautiques, la recherche ou les services associés. Payerne Airport, en pleine croissance, offre un environnement idéal pour tester des technologies en conditions réelles, avec la sécurité et la flexibilité nécessaires.

La région de la Broye, au-delà de son positionnement géographique stratégique entre l'arc lémanique et les principales villes de la Suisse allemande, bénéficie d'un écosystème économique agile et collaboratif. La proximité avec les hautes écoles — EPFL, HEIA-FR, HEIG-VD — facilite le recrutement de talents et l'émergence de projets communs. Pour les entreprises comme pour les institutions fédérales, cet environnement représente un terreau fertile pour développer des innovations de pointe.

Avec l'arrivée d'armasuisse S+T, le renforcement des collaborations avec les Forces aériennes, le lancement d'événements spécialisés et la création d'une future filière de formation aéronautique, la Broye se positionne plus que jamais comme un pôle majeur de l'aviation suisse. Une dynamique qui confirme que Payerne ne se contente plus d'être un lieu d'opérations aériennes: elle devient un centre d'innovation, de formation et de développement stratégique pour toute la branche.



Energy Day à Payerne

Aviation suisse

Quand la douane suisse appelle

Luca Milesi, membre du conseil d'administration de l'AOPA Switzerland

Au printemps dernier, j'ai été invité à présenter mon avion lors de l'événement Lugano Vola 2025 à l'aéroport de Lugano, où je l'avais déjà exposé en 2022 alors qu'il était encore en construction. J'ai donc demandé à temps à l'OFAC l'autorisation d'entrer en Suisse avec un avion ultra-léger étranger, j'ai fourni tous les documents nécessaires et payé CHF 280, et je dois dire que malgré la complexité de la procédure, tout s'est déroulé sans problème et rapidement.

J'ai construit mon avion, un ICP Savannah, en Suisse (voir à ce sujet le rapport de position de Frühling 2024.) puis je l'ai transporté en Italie pour l'assemblage final. L'avion est certifié comme avion ultra-léger et se trouve à l'aérodrome de Cogliate, près de la frontière italienne.

La raison principale pour laquelle je l'ai basé en Italie est l'atmosphère beaucoup plus détendue qui règne sur les petits aérodromes et le fait qu'il faut passer la douane à chaque fois que l'on quitte la Suisse ou que l'on y revient. Pour le Tessin, l'Italie est la destination la plus proche et la plus évidente, mais il n'y a presque plus d'aéroports douaniers qui n'exigent pas des kilomètres de formulaires, des temps d'attente interminables et des frais d'atterrissement exorbitants. La seule exception louable est Bresso, où il faut néanmoins prévenir 12 heures à l'avance.

Appel des douanes suisses

Le jeudi 11 septembre, je décolle donc de Bresso à destination de Locarno, où je compte stationner mon avion pendant quelques jours. Le samedi suivant, je prends un vol court pour Lugano, gare mon avion et le ramène à Locarno le dimanche. Et

le lundi, surprise. Je reçois un appel du bureau des douanes me demandant de me rendre au plus vite à leurs bureaux à Lugano, car en tant que citoyen suisse résidant en Suisse, j'aurais illégalement pénétré sur le territoire suisse avec un avion immatriculé à l'étranger. Assez inquiet, je réponds que j'ai une autorisation de l'OFAC, mais je n'avais manifestement pas pensé à la question douanière. Le fait que je ne comptais rester en Suisse que pour une courte période, comme je le vois souvent avec beaucoup d'autres avions, et que j'avais payé la majeure partie de la TVA en Suisse m'avait (à tort) laissé croire que tout était en ordre.

Heureusement, après un premier moment de tension compréhensible, j'ai rencontré à Lugano un douanier sympathique qui a compris ma situation dans le respect total de la loi et m'a aidé à simplifier au maximum la procédure d'amende.

Le fait que mon avion ait été construit en Suisse, où j'ai payé la TVA sur la plupart des pièces et sur les travaux de peinture que je n'ai pas effectués moi-même, m'a aidé à réduire la valeur des taxes non payées et donc automatiquement le montant de l'amende, qui correspondait à la simple TVA «éludée». L'amende peut toutefois représenter entre une et trois fois le montant de la TVA. Je pense donc qu'il est très judicieux d'informer tous les pilotes résidant en Suisse qui souhaitent entrer en Suisse avec un avion immatriculé à l'étranger qu'ils doivent tenir compte de cette problématique douanière. Dans mon cas, cela s'est relativement bien terminé, mais dans le cas d'un VL3, d'un Blackshape ou d'un autre avion d'une valeur supérieure à CHF 300000, cela pourrait coûter très cher.

Réglementations douanières pour les personnes résidant en Suisse

En principe, aucun aéronef non dédouané ne peut être utilisé. Cela vaut également pour les aéronefs loués ou empruntés, ainsi que pour ceux qui ont été loués à l'étranger ou mis à disposition par des parents, des connaissances ou un club d'aviation à l'étranger. Il en va d'ailleurs de même pour les voitures.

Toutefois, sous certaines conditions, une réglementation spéciale est possible pour 12 vols transfrontaliers aller-retour par an.

L'aéronef est utilisé à des fins privées, c'est-à-dire non commerciales: dans ce cas, l'aéronef non dédouané peut

- être utilisé pour 12 vols transfrontaliers aller-retour par an
- et être stationné en Suisse pendant 3 jours au maximum.
- L'atterrissement doit avoir lieu sur un aérodrome douanier (catégorie A - C).
- Pour la taxation de l'aéronef non dédouané, vous devez demander une déclaration en douane spéciale en cliquant sur [ce lien](#).
- Un dépôt doit être versé pour les droits à l'importation.
- Chaque passage de frontière doit être



L'auteur et sa fille en route dans la Savannah

Note de la rédaction:

Si l'aéronef est utilisé à des fins commerciales, c'est-à-dire pour transporter des personnes contre rémunération (y compris en nature) ou des marchandises contre rémunération ou sans rémunération, les mêmes règles que celles énoncées ci-dessus s'appliquent, à la différence près que l'aéronef doit être réexporté à la fin de chaque transport. Les transports intérieurs, c'est-à-dire la prestation de services de transport à l'intérieur d'un pays par une entreprise de transport étrangère (ce qu'on appelle le cabotage), sont interdits. Je ne peux donc pas, après avoir volé en Suisse, ramener un collègue pilote en Italie avec mon avion basé et immatriculé en Italie, et celui-ci m'invite à dîner en échange.

« *L'amende peut représenter entre une et trois fois le montant de la taxe sur la valeur ajoutée.»*

International News & IAOPA

IAOPA Europe Regional Meeting à Zurich

Roland Kaps-Becker, vice-président AOPA Switzerland

Les surprises arrivent souvent quand on s'y attend le moins – ce proverbe s'est également vérifié pour nous lors de l'organisation à court terme de la réunion régionale de l'IAOPA Europe. En tant que pilotes, nous sommes habitués à faire preuve de la flexibilité nécessaire 😊. Outre des raisons financières et logistiques, l'hôtel Crowne Plaza à Zurich s'est avéré être un lieu très utile, accueillant et pratique pour accueillir cet événement. C'est ainsi que, le dernier week-end d'octobre, environ 25 représentants de 13 AOPA européennes se sont retrouvés à Zurich. C'est toujours un plaisir d'échanger avec d'autres pilotes sur les possibilités et les expériences de vol, du Cap Nord à la Sicile et de la péninsule ibérique à la mer Noire. Ces réunions permettent non

seulement de nouer des amitiés, mais aussi de faire naître des idées de fly out lors d'une réunion régionale, qui sont ensuite mises en œuvre l'année suivante.

Dès le vendredi après-midi, environ la moitié des participants se sont réunis pour approfondir certains sujets et coordonner le travail de l'association avec différentes autorités et groupes. Notre ancien directeur général, Philippe Hauser, a ainsi rendu compte de son engagement (qui se poursuit) auprès de l'OACI Europe en faveur d'un assouplissement des exigences linguistiques. Comme d'habitude, le chemin est long à l'OACI, mais il est souvent couronné de succès. L'IAOPA étant la seule association d'aviation générale à bénéficier du statut d'observateur auprès de

Offizieller Versicherungspartner der AOPA

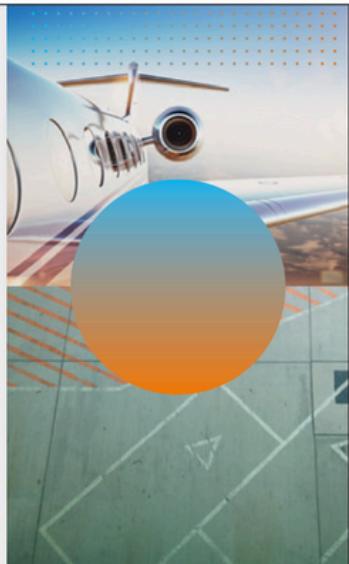
Luftfahrzeuge
sind bei uns
sicher versichert.



glausen + partner

Versicherungstreuhand seit 1986

Glausen + Partner AG - Kasernenstrasse 17A - CH-3602 Thun
Tel. +41 33 225 40 25 - info@glausen.ch - glausen.ch



l'OACI à Montréal, nous avons également la possibilité d'influencer les questions européennes. Bien entendu, nous nous sommes également penchés sur les thèmes potentiels de simplification dans le contexte de l'AESA, qui seront abordés dans le cadre de l'enquête du «Rule Simplification Programme» (cf. article séparé dans ce rapport de position).



Dîner convivial au «Le Désaley» à côté du Grossmünster,
Photo: Roland Kaps-Becker

Après avoir repris des forces autour d'une délicieuse fondue dans le centre-ville de Zurich, nous avons abordé samedi quelques thèmes internes, tels que le budget pour 2026. Les restrictions surprenantes imposées au début de l'année sur deux aérodromes belges concernant l'utilisation d'avions à essence Avgas continuent de nous préoccuper. Peter Keutgens a ainsi rendu compte des derniers développements et discussions. Le cumène est présent dans le kéroïne et l'Avgas, mais son utilisation était officiellement interdite aux pilotes privés depuis longtemps (alors qu'elle était autorisée aux automobilistes...). Michael Erb a pu annoncer que les longs efforts déployés pour obtenir le soutien politique nécessaire à l'autorisation des pilotes privés ont porté leurs fruits: l'égalité avec les automobilistes est désormais acquise. l'égalité avec les automobilistes est désormais acquise. Nous remercions chaleureusement nos sponsors qui, par leurs contributions et leurs présentations, ont contribué au succès de cet événement.

Bollinger Aviation nous a ainsi informés des derniers développements en Europe concernant le successeur sans plomb de l'Avgas 100LL. Ils proposent désormais le 100R de Swift Fuels en première européenne à l'aérodrome de Ganderkesee (EDWQ) en Allemagne. capzlog.aero a présenté son premier carnet de vol numérique certifié officiellement selon la norme EASA AMC1 FCL.050. Nous avons notamment évoqué dans la dernière édition estivale du Position Report ce carnet de vol innovant et l'intégration désormais disponible de FlySto. À propos: les membres de l'AOPA bénéficient d'une réduction de 15 % sur capzlog.aero. Wolfgang Oestreich, de ForeFlight a expliqué comment le logiciel de navigation aide



Wolfgang Oestreich présente les dernières nouveautés de ForeFlight,
Photo: Roland Kaps-Becker

les pilotes à voler et a donné un premier aperçu des fonctionnalités futures de leur feuille de route produit. Grâce à un accord européen, les membres de l'AOPA bénéficient également d'une réduction de 15 % sur ForeFlight. Nous avons été très heureux d'accueillir dans l'après-midi Darren Pleasance, président de l'AOPA USA et donc également président de l'IAOPA, en direct. MOSAIC apporte de nombreuses simplifications pour l'aviation générale aux États-Unis, qui est fortement influencée par les innovations européennes en matière de développement aéronautique, notamment en ce qui concerne la certification des



Capzlog.aero présente son journal de bord numérique, Photo: Roland Kaps-Becker

électronique (appelée «e-conspicuity») et quelles sont les prochaines étapes prévues pour les validations avec Eurocontrol. En Suisse, nous sommes étroitement impliqués dans le projet «FASST-CH» avec l'OFAC et d'autres associations et y participons activement.

Nous avons clôturé cette manifestation réussie par un délicieux dîner au Zeughauskeller. Certains ont ainsi pu se régaler d'un (vrai) emincé de veau Zurichois.

avions. En outre, les simplifications apportées aux examens médicaux sans perte de sécurité constituent une avancée supplémentaire. L'expérience montre que sur les quelque 100 000 pilotes ayant recours à BasicMed, pratiquement aucun accident n'a été causé pour des raisons médicales, a constitué une bonne base à cet égard. Le secrétaire général de l'IAOPA, Jim Coon, s'est également joint à la discussion et a notamment expliqué les derniers développements concernant l'essence aviation sans plomb proposée par les trois fournisseurs potentiels.

J.P. Kinos (AOPA Finland) a expliqué comment les projets européens traitent de la visibilité



Représentants de 13 pays à la réunion régionale, Photo: Marina Paralingova (AOPA Luxembourg)

Adaptations SERA et exception en Suisse

Roland Kaps-Becker, vice-président AOPA Switzerland

Nous avons tous appris par cœur les trois célèbres codes de transpondeur d'urgence, même si le «plus bas» (7500) est plutôt rarement utilisé dans l'aviation générale. En cas de panne radio (présumée), il est dans tous les cas judicieux d'activer le code 7600. En montagne, on peut encore se demander si une station de contrôle aérien est en mesure de le recevoir. Ceux qui volent souvent dans le nord de l'Italie, sous les sommets, en savent quelque chose.

EASA a ajouté un complément concernant les pannes radio, qui entrera en vigueur en mai 2025, à savoir lorsqu'un vol IFR en VMC perd le contact radio. Dans ce cas, le code 7601 doit (en principe) être réglé sur le transpondeur. «En principe» car cela ne s'applique pas (encore) en Suisse. Selon le NOTAM A0252/25, ce code ne doit pas être utilisé avant janvier 2026 au moins.

NOTAM Text:

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

Panne radio en IFR dans des conditions VMC

Pour éviter tout malentendu: en Suisse également, en cas de panne radio pendant un vol IFR dans des conditions VMC, il faut se diriger vers l'aérodrome approprié le plus proche (en maintenant le code 7600).

À propos de la radio: en Suisse, l'utilisation du nom du constructeur ou du type d'avion dans l'indicatif d'appel est certes inhabituelle, mais néanmoins légale. Selon l'OACI (Annex 10, Vol. II, 5.2.1.7.2) & EASA (GM1 SERA.14050), lorsque l'on utilise l'immatriculation comme indicatif d'appel (ce qui ne s'applique donc pas, par exemple, à l'indicatif d'appel d'une compagnie aérienne), on peut mentionner le constructeur/type d'avion avant celle-ci. Dans le cas d'un indicatif d'appel abrégé, seuls le constructeur/type d'avion et les deux dernières lettres sont mentionnés. Ainsi, par exemple, «Robin HB-KDA» devient «Robin DA» dans sa forme abrégée.

Autre nouveauté concernant le plan de vol: les systèmes de sauvetage balistiques installés sur les avions ont déjà sauvé de nombreuses vies et permis de survivre à des situations de vol critiques. Conformément à la norme SERA.4005, ces systèmes de sauvetage balistiques doivent désormais être mentionnés sous «N/REMARKS» à la rubrique 19 du plan de vol afin que les secours puissent s'y préparer en cas d'incident.

Der Flugschreiber

Launch Der Flugschreiber 2026



Jetzt abonnieren
& gewinnen!

-25 %

Für Mitglieder der
AOPA Switzerland
auf die Listenpreise



Extincteur – la Deuxième

Roland Kaps-Becker, Vice President AOPA Switzerland

Nous avons déjà abordé la problématique des extincteurs au halon dans notre dernier rapport de situation. Conformément à diverses ordonnances et directives, ceux-ci seront notamment interdits à bord des avions à partir du 1er janvier 2026. Il existe certes deux variantes de Halotron pouvant remplacer le Halon 1211, qui présentent une efficacité similaire et sont homologuées pour les avions, mais seul le Halotron BrX peut être utilisé en Europe. Et ces extincteurs coûtent actuellement plus de 1500 francs suisses, à condition qu'ils soient disponibles, car les compagnies aériennes sont elles aussi en train de se rééquiper. Certains fabricants et distributeurs doivent-ils se frotter les mains?

Que peut-on donc faire?

Nous avons demandé à l'IAOPA Europe de recenser les incendies à bord signalés au cours

des dix dernières années par l'AESA. Selon la base de données centrale européenne, huit incendies ont été signalés depuis 2016, mais un seul incident a entraîné des blessures graves. Cependant, cet incident et quatre autres cas se sont produits dans des aéronefs dits ELA1 (avions ELA1: MTOM \leq 1200 kg). Or, selon la réglementation, ceux-ci ne sont pas tenus d'emporter un extincteur. Sur les trois autres incidents, deux se sont produits dans des ballons et un seul dans un avion ELA2 (MTOM \leq 2000 kg). Les statistiques ne permettent pas de déterminer si un extincteur aurait vraiment été utile dans ces cas ou s'il s'agissait en partie d'incidents dits de «thermal runaway» impliquant des tablettes ou des téléphones portables. Comme nous l'avons déjà signalé, les enveloppes ignifugées constituent une bien meilleure option pour les appareils mobiles qui chauffent. L'utilisation d'un extincteur dans un

Full service
of avionics
and instruments.



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

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

AVIONITEC

www.avionitec.ch

espace confiné comporte également des risques importants pour les personnes à bord. Et pour les freins trop chauds ou un incendie au démarrage du moteur, un extincteur homologué pour la circulation routière suffit également. Ceux qui souhaitent installer un extincteur contenant du Halotron BrX doivent pouvoir le faire, mais uniquement sur une base volontaire.

Que faisons-nous à l'IAOPA?

D'une part, l'AESA nous a donné son accord pour qu'un avion équipé d'un extincteur au halon à bord reste certifié apte au vol à partir du 1er janvier 2026. Cela peut sembler quelque peu formaliste, mais cela contribue également à clarifier les étapes suivantes. Notre objectif est que les extincteurs utilisés à des fins non commerciales soient considérés comme des «équipements non installés» et ne soient donc pas soumis aux normes aéronautiques. Cela s'appliquerait alors de la même manière que pour les tablettes utilisées aujourd'hui pour la navigation. Et comme le montrent les statistiques mentionnées ci-dessus,

les incendies dans les petits avions jusqu'à 2000 kg MTOM sont en fait un «non-événement», car ils sont extrêmement rares. Pourquoi les avions ELA2, légèrement plus lourds, qui ont connu moins d'incidents au cours des dix dernières années, devraient-ils être soumis à des règles plus strictes en matière d'extincteurs? Les explications à ce sujet et le travail de persuasion correspondant sont actuellement menés à Bruxelles et à Cologne.

«Selon la base de données centrale européenne, huit incendies ont été signalés depuis 2016, mais un seul incident a entraîné des blessures graves.»



Photo: Patricia Siebenmann

Updates from IAOPA@EASA

Roland Kaps-Becker, Vice President AOPA Switzerland

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

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

Rule Simplification Programme

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

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

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

Call to action

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

EASA Medical Conference on Diabetes/Cardiovascular Research & Recommendations

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

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

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

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

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

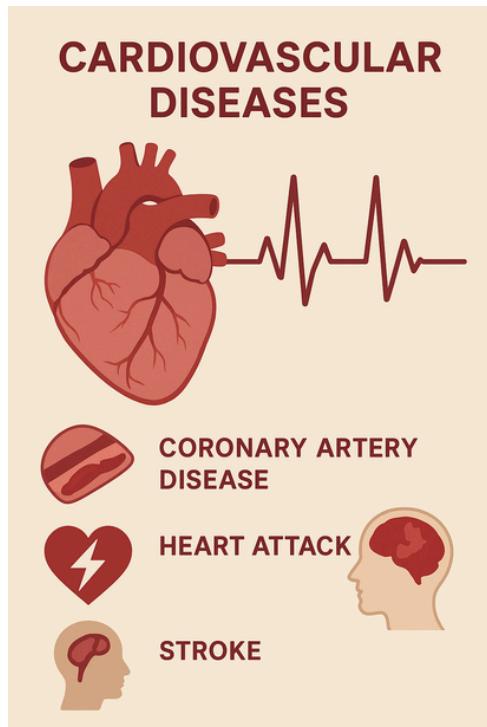


Opening of the EASA Dissemination Event,
Photo: Roland Kaps-Becker

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

At least the conference conclusions were more reflecting proportionality.

Next Steps

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

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

E-Magazine with weekly international news



E-Magazine with weekly international news

Are you interested in news about AOPA and GA outside of Switzerland? AOPA e-Pilot will bring you news, flying adventures, safety tips and advocacy updates in English every Friday.

[Sign up here.](#)

Online videos and more

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

[Check out these videos here](#)

Mitgliederinserate

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

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

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

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

Hangarplatz in Grenchen

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

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

30.08.2025

Verkauf: Transportanhänger mit Strassenzulassung

Auflaufbremse, Licht,

el. Seilwinde 12V / 2 verstaubare Alu-Auffahrrampen

Konstruiert für Flywhale und Helikopter Exec 90,

universell anpassbar dank Holzplattform.

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

Spurbreite Rampen: ca. 230 cm

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

Zuladung 430 kg, Gesamt 700 kg

Preis: VB CHF 3900.-



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

20.08.2025

ROBOTOW Manöverierhilfe mit Zubehör für Leichtflugzeuge

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

Original Adapter für TB20, TB21 fehlt, aber Adapterpins enthalten

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

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

Pb-Akkupack18V: Zellen defekt, sind leicht zu ersetzen

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

Detailliertes Ausschreibungsblatt anfordern bei: bruno_stocker@bluewin.ch
20.08.2025

Halter gesucht Piper Meridian PA46T-500

Homebase: LSZF, Hangar 7

Jahrgang/Flugstunden: 2009, 2'350 h

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

Reiseflughöhe: FL280 (8'535 m), Druckkabine

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

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

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

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

24.07.2025

Zu verkaufen: Neuwertige Mygoflight iPad Beinhalterung

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

Siehe Videoclip

Preis CHF 150,00

Peter Spiller Email: p.spiller@bluewin.ch

20.07.2025

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

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

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

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

15'000Fr., top Zustand, rund 5600h TT, Motor ca. 250h / neu 2020, (Fonds vorhanden), 5.5h End., Autopilot mit Höhenhaltung, FLARM, 6-Pack, Hangar LSZF, sehr gute Verfüg., 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 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, kCHF 10: 50 Stunden Kontrolle, kCHF 10: Versicherung, kCHF 5: Propellerüberholung, kCH 51: Hangar, Motoren & Reserven für „Unerwartetes“



Bei Interesse: 076-372 4347

Beechcraft Debonier - 1/6 Anteil

Sehr guter Zustand & Verfügbarkeit, LSZF, VFR, Lärmklasse C
 Continental IO-470-J, 6 Zyl., 225 PS, AVGAS, ca. 200h (Ende 2020 erneuert)
 Hartzell PHC-L3YF-1R, 3-Blade Constant Speed, Anfang 2024 - TBO auf 0h
 Cruise 135knt, 5.5h Endurance
 Garmin GNS530 GPS/COM/NAV, zweites COM (Trig), Garmin GTX328 Transponder, DME, Intercom, AP mit Höhenhaltung und VOR/GPS Integration, FLARM

Kontakt: 079 202 7801

Zu Verkaufen / Halteranteil 25% Cirrus SR22TN

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

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

Halteranteile

Top gepflegte DA42, Crosby-Umbau mit CD-155-Triebwerken und MT Scimitar Props (Flugleistungen wie DA42NG oder sogar besser – ca. KTAS 170 in FL100 bei 70 bis 75% - Verbrauch dabei ca. 11 USG Jet-A1/h)
 G1000 Avionik, Autopilot KAP140, TKS-Enteisungsanlage, O2, Standort LSZF – stets hangariert TT 2'900 h, RH Engine und Props 600h S/N, LH Engine 350 h S/N. Rückstellungen TBO und LEP vollumfänglich vorhanden.



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

Kontakt: DA42@bluewin.ch

Gesucht

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

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

Piloten-Eigentümer gesucht

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

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

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

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

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

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

