



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Ausgabe 283 – Frühling 2023



« Die Piper Super Cub
voll in ihrem Element. »

ab Seite 16



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-A2o-Headsets und sagte meiner Smartphone-Assistentin, sie solle den Kontakt „ATIS Sion“ anrufen.



BOSE A2o mit Bluetooth
CHF 1125.—
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 A2o beschafft, natürlich bei...

KNIEBRETT.CH

Inhalt

Editorial	5
News & Veranstaltungen	7
Reportage: Slowbirds	8
Pilotbag	11
AOPA Switzerland: Lufträume Schweiz 2023	14
Fliegerisches aus der Schweiz: MOUntain Flying	16
Gebühren Italien	19
International News	21
Kleininserate	23

Impressum



Herausgeberin:

AOPA Switzerland, Albisriederstrasse 252a, 8047 Zürich, 044 450 50 45, office@aopa.ch, www.aopa.ch

Redaktion & Übersetzung:

Kommunikation AOPA, kommunikation@aopa.ch (Redaktion)

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

Layout & E-Ausgabe:

Fineprint AG, Albisriederstrasse 252A, 8047 Zürich, 044 388 70 90, www.fineprintag.ch

Erscheint alle 3 Monate

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

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

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

« Der Bericht zu den Slowbirds und ihrer Liebe zur Oldtimerfliegerei

ab Seite 8 »



Editorial

Liebe AOPA-Mitglieder, Freunde, Freundinnen und Supporter

Am 1. Januar 2023 hat Bundesrat Rösti sein neues Amt als Vorsteher des UVEK angetreten. Er ist damit der neu verantwortliche Bundesrat für unter anderem die Luftfahrt. Er übernimmt ein schwieriges Amt, das nicht nur bei der Luftfahrt im Fokus von Ökologie und Ökonomie steht. So steht fast alles, was für die Zukunft von herausragender Bedeutung ist, von U (Umwelt) über V (Mobilität, eben Luftfahrt), E (Energie in allen Formen) bis K (Kommunikation, Digitalisierung) im politischen Fokus und ist Gegenstand erbitterter Auseinandersetzungen, die leider allzu häufig von gegensätzlichen, starren Wunschvorstellungen verhärtet werden. Dabei harren all diese Gebiete wichtiger und wegweisender Führung und Entscheide. Ob all dieser Aufgaben hoffen wir trotzdem, dass Bundesrat Rösti ein offenes Ohr für unsere Anliegen hat. Wir wünschen Bundesrat Rösti alles Gute und viel Erfolg in und bei dieser neuen und schwierigen Aufgabe.

Start in die Flugsaison 2023

Mit dem Flight Safety Seminar FSS der AOPA Switzerland wurde die Flugsaison 2023 eingeläutet. Die anwesenden Teilnehmer kamen in den Genuss vielfältiger Vorträge mit Inputs, wie die individuelle Sicherheit beim Fliegen erhöht werden kann. Der Vortrag des EASA Safety Promotion Officer Wendell Lynch enthielt wertvolle Tipps zur kritischen Selbstprüfung der eigenen Ablaufroutine. Die von ihm aufgezeigten Checks vor und während dem Flug sind einfach, effizient



und heben die Flugsicherheit. Paul Baumann, ehemaliger BAZL-Mitarbeiter und heutiger Instruktor bei QCM, führte uns durch den Dschungel der Begriffe und Vorschriften bei der Maintenance. Als Piloten sind wir – was uns wahrscheinlich gar nicht so richtig bewusst ist – gefordert, denn die Flugtüchtigkeit ist das Resultat von vielen einzelnen Kontrollen, die wir vornehmen müssen. Ein Fehler verhindert zwar nicht, dass wir trotzdem Fliegen gehen, aber bei einer Kontrolle oder einem allfälligen Vorfall sind die Konsequenzen gravierend. Urban Mäder, Mitbegründer von FLARM Technology AG, zeigte uns eindeutig die Vorteile dieser Technologie für die Erhöhung der Flugsicherheit auf. Allerdings können nur diejenigen, die das jährliche Update durchführen, auch längerfristig davon profitieren. Die aufgeworfene Frage, warum so viele Piloten dieses verpassen, blieb von diesen unbeantwortet. Und schliesslich erklärte uns Philippe Hauser, unser CEO, zuerst die Neuerun-

gen im Luftraum 2023, bevor er aus dem «Nähkästchen» des Flight Examiner, berichtete. Fliegen ist, das ist mir auch hier wieder mit aller Deutlichkeit aufgefallen, ein ständiges Training der zu Beginn mit dem PPL erworbenen Fähigkeiten. Wer rastet, der rostet, gilt auch hier.

Herausforderung unbemannte Luftfahrt

Im europäischen Luftraum ist U-Space eine grosse Herausforderung. Was ist U-Space, werden Sie fragen. U-Space ist der europäische Begriff für das Verkehrsmanagement unbemannter Luftfahrzeuge. Dazu gehören digitale und automatisierte Funktionen und Prozesse, die vor allem den Drohnenbetreibern einen sicheren und effizienten Zugang zum Luftraum ermöglichen sollen. Eine der Folgen sind separierte Lufträume, die der GA entzogen werden bzw. nur mit Mühe von uns weiterhin gebraucht werden können. Ein Haufen offener Fragen, von der Finanzierung der Flugsicherheit über die Kompatibilität der verwendeten Geräte zu den einzuhalten Standards, harren der Diskussion und Lösung. Hier ist die EASA gefordert und die AOPA Switzerland kann zusammen mit der IAOPA Europa in den entsprechenden Arbeitsgruppen der EASA mitarbeiten. Ein grosses Stück Arbeit wartet hier auf uns, aber wenn wir sie nicht in Angriff nehmen, verpassen wir die Möglichkeit, den uns heute zur Verfügung stehenden Luftraum zu sichern.

Aber das ist bei weitem nicht das Einzige, das uns in der Schweiz und Europa beschäftigt. Als AOPA Switzerland setzen wir uns überall ein, wo die Privatfliegerei, Sportfliegerei, Freizeitfliegerei oder wie sie sonst noch genannt wird, gefährdet ist. Dabei sind wir auf Ihre Mithilfe und somit Ihre Mitgliedschaft in der AOPA Switzerland angewiesen. Gemeinsam sind wir stark, die einzelne Stimme hingegen wird nicht gehört. Es war auch deshalb so schön, sich wieder einmal persönlich am FSS austauschen zu können.

Ich wünsche Ihnen allen eine schöne, erfreuliche und befriedigende Flugsaison 2023 mit immer genügend Luft unter den Flügeln und hoffe, Sie bald auf einem Flugplatz zu sehen.



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



Stand an der letzten AERO Friedrichshafen

Bild: AOPA

News & Veranstaltungen

AERO Friedrichshafen

Vom 19. bis zum 22. April findet Sie uns an der AERO Friedrichshafen am Stand Nr. A5-201 gemeinsam mit der IAOPA und der AOPA Germany. Wir freuen uns Sie dort zahlreich anzutreffen. In diesem Jahr können wir Ihnen leider keine Gratistickets offerieren.

Mit dem eigenen Flugzeug zur AERO: [Details](#)

Generalversammlung 2023

Die nächste GV findet am 10. Juni statt. Einladung und Details folgen später per E-Mail.

2023: Fly-Out nach Schottland

Für dieses Jahr plant die AOPA Switzerland vom 28. August bis 2. September ein Fly Out in die Gegend, wo unter anderem unsere Luftwaffe trainiert. Wir hoffen in einem der nächsten Newsletter näheres über die Reise berichten zu können.



Schweizer Kampfjet trainiert über der schottischen Küste.
Bild: NZZ und Luftwaffe

Airshow Hoher Kasten

Auf Augenhöhe mit den Displays.

19. und 20. Mai mit Verschiebedatum 21. Mai.

[Details hier](#).



Flugtage 2023.

75 Jahre Flugsportgruppe Zürcher Oberland FGZO

1. und 2. Juli.

[Details hier](#)



OldtimAIR Flugparade auf dem Stanserhorn

8. oder 15. Juli.

[Details hier](#)

Reportage

Oldtimer der Lüfte

Patricia Siebenmann, Verantwortliche Kommunikation AOPA Switzerland und Bilder: Slowbirds

Spätestens seit dem letzten Top Gun-Film «Maverick» sind die fliegenden Oldtimer wieder in den Fokus Aviatikbegeisterter geraten. Zur Erinnerung und falls unter unseren Lesern jemand den Film (noch?) nicht gesehen hat: In diesem fliegt Tom Cruise alias «Maverick» nicht nur moderne Kampfjets, sondern auch einen P-51-Mustang-Propellerjäger aus dem zweiten Weltkrieg. Der Clou daran ist, dass es sich dabei um die Privatmaschine des Schauspielers handelt und er sich in der finalen Szene des Films auch nicht doubeln lassen musste. Mindestens so viel Aufsehen wie ein Tom Cruise erregen die Piloten der Slowbirds um Natascha Wirth herum, wenn sie mit den sorgsam restaurierten und unterhaltenen Oldtimern auf Flugshows und -plätzen auftauchen. Natascha hat sich bereit erklärt, uns näheres über ihre Leidenschaft und Begeisterung für diese aussergewöhnlichen Flugzeuge zu erzählen.

Die Begeisterung für historische Flugzeuge

Natascha Wirth, Mitbegründerin der Slowbirds

Die Leidenschaft für das Fliegen erlebt jeder Pilot auf eine andere Art und Weise. Keine Kategorie des Luftsports darf hier ausgeschlossen werden. Ob Segelflug, Hängegleiter, Hubschrauber oder die Flugreise nach Italien unter IFR-Bedin-

gungen. Jede Art sich durch die Luft zu bewegen hat ihren eigenen, persönlichen Reiz. Bevor wir unseren Verein Slowbirds gründeten, teilten wir bereits eine, für uns ganz besondere Leidenschaft. Das Fliegen und den Erhalt historischer Flugzeuge. Uns alle verbindet die Liebe zum Pilatus P3. 2021 kam die wunderschöne Piper L4, D-EBUG zu uns in die Schweiz. Ein geschichtsträchtiges Flugzeug, war es doch das Erste, welches nach dem 2. Weltkrieg in Deutschland privat registriert und geflogen wurde.

Mich inspirieren alte Flugzeuge und es gibt nichts Schöneres als ein Stück Geschichte zu fliegen. In der heutigen schnellebigen Zeit ist es nicht mehr selbstverständlich «alte Technik» zu erhalten. Hat diese jedoch einen wichtigen Grundstein gelegt und mit grosser Ingenieurskunst und viel Pioniergeist dazu beigetragen, wie wir uns heute fortbewegen.

North American Aviation Harvard 4 Projekt am Flugplatz Grenchen





Das Slowbirds-Team mit Roland Ginggen, Clemens Rüb und Natascha Wirth (von links nach rechts).

Um diese Raritäten auch in Zukunft zu erhalten, reicht das Fliegen allein natürlich nicht aus. Die Pflege und das spezifische Wissen über die Maschinen sind mindestens genauso wichtig. Es gibt wenig Leute, die bereit sind, ihre gesamte Freizeit der komplexen alten Technik zu widmen. Hinzu kommt eine der wichtigsten Charaktereigenschaften: Geduld!

Nicht selten diskutieren wir schon morgens vor dem Frühstück über Zündmagnete und ihre Einstellung oder Instandhaltungsprogramme und das Führen von technischen Akten.

Mein Partner Clemens hat sich durch seine berufliche Laufbahn über die Jahre ein grosses Wissen über historische Flugmotoren und Flugzeuge angeeignet. Sei es über Fieseler Storch, Focke-Wulf Stieglitz, Me-108, Bücker Jungmann / Jungmeister bis hin zu unserem derzeitigen Projekt, einer Harvard IV (T6-J). Wir geniessen jede Möglichkeit, Teil einer Flugzeuggeschichte zu sein, und eine Harvard IV gemeinsam zusammenzubauen ergibt sich definitiv nicht jeden Tag. Dies wäre ohne Michael Weber, Halter dieses wunderschönen Flugzeuges, nicht möglich.

Wir ergänzen uns als Team sehr gut. Clemens als erfahrener Flugzeugmechaniker, Roland als ehemaliger Flugzeugelektriker und ich mit dem managen von Papieren, Finanzen und Projekten inkl. den Jungs und ihrer Ideen.

« Wir geniessen jede Möglichkeit, Teil einer Flugzeuggeschichte zu sein. »

Seit 1994 betreibt der Hunterverein Obersimmental den Hawker Hunter HB-RVS, der einzige Einsitzer, der in der Schweiz noch fliegt. Ohne das grosse Engagement des Vorstandes, der Mitglieder und Helfer wäre so etwas zu betreiben nicht mehr möglich. Seit letztem Jahr bin ich OK-Präsidentin vom Hunterfest, welches jährlich auf dem Flugplatz St. Stephan stattfindet. Ich geniesse den Austausch und die Zusammenarbeit mit diversen Stellen und bin stolz, Teil eines grossartigen Teams zu sein. Das nächste Treffen findet übrigens am 26. August auf dem Flugplatz St. Stephan statt.

Der Verein Slowbirds, bestehend aus Clemens Rüb, Roland Ginggen und Natascha Wirth wurde Ende 2020 für den Erhalt der historischen Piper L4, D-EBUG und deren Geschichte gegründet. Unter www.slowbirds.ch erfahrt ihr mehr.

Natascha Wirth findet Ihr auf Instagram als natascha_the_flying_unicorn.

4 kurze Fragen an Natascha Wirth

Nenne eine Person, mit der du fliegen möchtest, lebend oder verstorben

Jacqueline Cochran. Sie leitete unter anderem 1942 das WASP-Programm (Women Air force Service Pilots).

Welche Destination(en) möchtest du unbedingt noch anfliegen?

Der Weg ist das Ziel.

Was machst du neben dem Fliegen am liebsten?

Ich verstehe die Frage nicht! (Natascha antwortet mit einem Zwinkern)

«*Nicht selten diskutieren wir schon morgens vor dem Frühstück über Zündnagete...»*»

Wenn du irgendein Luftfahrzeug fliegen könntest, welches wäre das?

Für mich ist schon mehr als ein Traum in Erfüllung gegangen und ich bin unglaublich dankbar diese schönen Flugzeuge fliegen zu dürfen. Hätte ich doch vor 10 Jahren, als ich mit dem Fliegen begonnen hatte, nie gedacht dies einmal zu können. Doch viel Leidenschaft und grosses Engagement haben mir wortwörtlich Türen geöffnet. Natürlich könnte ich mich an den Geruch eines Spitfire-Cockpits auch gewöhnen.

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

Pilotenausrüstung

Was in die Pilotentasche rein sollte

Patricia Siebenmann, Verantwortliche Kommunikation AOPA Switzerland

Pünktlich zum Start der neuen Flugsaison habe ich meine Pilotentasche ausgemistet. Hervor kam beispielweise ein längst abgelaufener steinharter Powerriegel und ausgetrocknete Hygienetücher. Den Rest meines Fundes erspare ich unseren Lesern nun.

1. Headset

Das Headset ist oft das wichtigste Ausrüstungsstück, das ein Pilot bei sich trägt. Wenn Sie glauben, dass Sie es nicht brauchen, versuchen Sie einmal, einen Flug in einem Flugzeug mit geschlossenem Cockpit ohne Headset zu absolvieren – nach etwa 20 Minuten werden Sie durch

den Lärm und die Vibrationen das Gefühl haben, den ganzen Tag geflogen zu sein. Vergessen Sie nicht, bei Bedarf zusätzliche Batterien für das Headset mitzunehmen. Fügen Sie einen Flughelm oder eine Lederkappe für Ihr Headset hinzu, wenn Sie in einem Flugzeug mit offenem Cockpit fliegen.

2. Kniebrett

Das Kniebrett ist eine Art Schossschreibtisch, den ein Pilot während des Fluges benutzt. Wenn Sie mit Papier arbeiten, wird hier der Block oder das Navlog abgelegt. Wenn Sie ein elektronisches Gerät verwenden, kommt es hier hin,



Bild: Flight Outfitters

wenn Sie keine Halterung für das Gerät haben. Sie können Papierkarten auch problemlos an einem Kniebrett befestigen.

3. Schreibgeräte/Papier

In der Aviatik wird viel geschrieben. Sie werden Wetterinformationen, IFR-Freigaben, Anweisungen der ATC usw. aufschreiben. Auch wenn Sie dies elektronisch auf einem Tablet tun, kann es nicht schaden, ein Backup zu haben. Papier ist auch praktisch, um Nachrichten zu hinterlassen, z. B. wenn Sie den Handling Agent wissen lassen wollen, dass Sie Treibstoff für Ihr Flugzeug benötigen oder einfach nur im unbesetzten C-Büro einen Gruss hinterlassen möchten.

4. Aktuelle Sichtflugkarten/Visual Approach Chart, ICAO Karten und/oder digitales Äquivalent wie z.B. SkyDemon oder ForeFlight

Beachten Sie das Wort «aktuell». Frequenzen ändern sich, der Luftraum ändert sich, Flughäfen bekommen neue Tower - das sind Dinge, die Sie wissen wollen. Viele Piloten verwenden elektronische Informationen im Cockpit, haben aber die Papierversion als Backup dabei.

Überprüfen Sie die Verfallsdaten. Elektronische Veröffentlichungen können mit einem Tastendruck aktualisiert werden. Papierkarten müssen ersetzt werden. Wenn die Papierkarten ablaufen, werden sie zu nützlichen Lehrmitteln am Boden – und natürlich sind sie perfekte Geschenkverpackungen.

Wenn Sie ein Tablet zur Navigation verwenden, sollten Sie ein zusätzliches Netzkabel, Batterien und/oder eine Powerbank dabeihaben.

5. Spezielle Luftfahrt-Taschenlampe

Die Taschenlampe sollte ein weisses Licht und eine farbige Linse (grün, rot oder gelb) für den Nachtflug haben. Sie würden sich wundern, wie



viele Piloten sagen, dass sie nach Einbruch der Dunkelheit nicht mehr fliegen werden... und dann passiert es doch. Haben Sie auch dafür Ersatzbatterien dabei.

6. Multitool-Werkzeug

Sie brauchen eines mit einer Messerklinge und mindestens einem Schlitz- oder Kreuzschlitzschraubendreher. Besorgen Sie sich auch eine Zange, die gross genug ist, um bei Bedarf eine Hebelwirkung zu verleihen. Ich persönlich bevorzuge den Leatherman, wenn wieder mal der Pilot vor mir beim Überprüfen des Ölstands den Deckel zu stark zgedreht hat. Die kleinen Multitools, die an Schlüsselanhängern befestigt werden können, sind niedlich und eignen sich hervorragend zum Öffnen von Getränken, aber mehr nicht.

7. Navigationsflugplan auf Papier und ICAO-Karte

Damit können Sie die Leistung des Flugzeugs, die Geschwindigkeit am Boden, die Zeit auf der Strecke usw. ermitteln. Sie haben zwar ein GPS im Flugzeug, aber wenn etwas schief geht, brauchen Sie ein Backup.

8. Kraftstoffsieb/Peilstab

Beide Gegenstände haben die Angewohnheit, aus dem Flugzeug zu verschwinden, besonders wenn es sich um Charter- oder Schulflieger handelt. Führen Sie Ihre eigenen mit.

9. Survival Kit

Never leave home without one! Speziell bei einem Auslands- aber auch einem Gebirgsflug. Achten Sie darauf, dass der Flieger einen Erste-Hilfe-Kasten, Klebeband, eine Plastiktüte, Taschentücher, Fallschirmschnur, Messer, Feueranzünder und so weiter enthält. Bei einem Flug in die Alpen ist warme Kleidung zu empfehlen und beim Überflug gröserer Gewässer Schwimmwesten nicht vergessen.

10. Bargeld für Verkaufsautomaten

Waren Sie auch schon einmal der Pilot, der am Flugplatz ankam, das Beizli zu und die einzige Nahrungsquelle ein Verkaufsautomat war? Ich schon. Nehmen Sie ein paar Zweifrankler und Fünfliker mit, damit Sie etwas trinken können. Bei unserer Homebase wird z.B. der Kaffee immer noch in bar bezahlt.

11. Ein Handfunkgerät

Wenn Ihr Funkgerät ausfällt, kann das Ihren ganzen Ausflug ruinieren. Verwenden Sie es als Backup im Cockpit oder auf der Rampe, wenn Sie auf einen Freund warten, oder (für CFIs) wenn Sie einen Flugschüler bei seinem ersten Solo beobachten. Vergessen Sie auch da nicht, das Ladekabel oder zusätzliche Batterien mitzubringen.

12. Snacks und Getränke

Und last but not least: Genügend zu trinken und gesunde Snacks wie Powerriegel, eine Frucht oder Nüsse (Brainfood!). Die trockene (Höhen-) Luft entzieht auch im Winter ziemlich rasch Feuchtigkeit. Deswegen sollte auch während des Fluges fleissig nachgetankt werden.

Avionitec AG

General Aviation Center

8058 Zurich-Airport

+41 43 816 44 39 2540 Grenchen-Airport
info@avionitec.ch +41 32 652 41 61

AMONITEC

Powered by **GARMIN** ▲

Luftraum 2023

Philippe Hauser, Geschäftsführer der AOPA Switzerland

In Anbetracht dessen, dass die jährlichen Anpassungen im Schweizer Luftraum jeweils im März eingeführt werden, eignet sich terminlich das AOPA Flight Safety Seminar perfekt, um genau auf diese Luftraumänderungen einzugehen.

Die wohl grösste Änderung liegt in der Tatsache, dass die Schiessplätze der Armee neu mit einem Beschränkungsgebiet (LS-R..) geschützt werden. Gefahrengebiete (LS-D..) eignen sich nicht, ist doch die Gefahr, im Flug von einem Projektil getroffen zu werden, zu gross. Die meisten Schiessplätze sind in den Alpen angesiedelt, und werden maximal bis zu 25 Tagen pro Jahr aktiviert. Die dazugehörenden Beschränkungsgebiete sind zwar auf dem DABS ersichtlich mit Aktivierungsdatum und -zeit, jedoch nicht auf der ICAO-Karte publiziert. Die Lesbarkeit würde wegen der grossen Anzahl dieser Gebiete stark darunter leiden. Auch ist natürlich klar, dass die nur A4 grosse Karte des DABS für die Navigation überhaupt nicht verwendet werden kann.

All diese Facts haben uns dazu veranlasst, alle Beschränkungsgebiete, die wegen der Schiessplätze kreiert wurden, aufzulisten und auf der Flugkarte zu präsentieren. Es geht darum, dass Piloten darauf Rückgriff nehmen können, wenn auf ihrem geplanten Flugweg solche Beschränkungsgebiete aktiv sind. Diese Präsentation wurde allen Seminarteilnehmern zur Verfügung gestellt.

Es gibt aber auch Beschränkungsgebiete, die auf der ICAO-Karte eingezeichnet werden. Dies vor allem Gebiete, die mehr als nur 25 Aktivierungstage pro Jahr aufweisen. Der wohl aktivste

«Einen TWR neu mit der Frequenz 118.000 MHz»

Schiessplatz trägt den Namen Wichlen, liegt im Gebiet des Hausstocks (nördlich Panixerpass) und wird von der LS-R59 bis zu maximal 200 Mal pro Jahr geschützt.

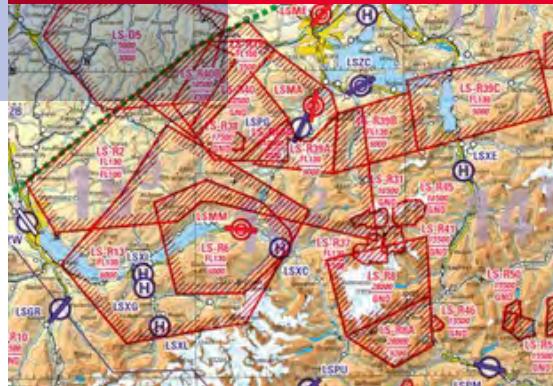
Es gibt aber auch Lufträume, die aufgehoben werden. Heuer betrifft es die LS-D18 bei Thun, welche nicht mehr benötigt wird.

Keine Luftraumänderung, aber dennoch eine wichtige Anpassung betrifft den TWR von Emmen, der mit 118.000 MHz eine neue Frequenz erhält. Die anderen Frequenzen in und um Emmen bleiben alle bestehen.

Luftraumverletzungen 2022

Schon fast ein Dauerbrenner ist das Thema Luftraumverletzungen, deren Anzahl vor allem im Bereich der TMA Zürich enorm zugenommen haben – glücklicherweise am meisten diejenigen ohne «Safety Effect». Nichtsdestotrotz ist jede Luftraumverletzung eine zu viel. Als Gründe dafür werden Ablenkung, Flugweg zu nahe am Luftraum C/D, sowie Wetter aufgeführt. Die Zahl von 330 gemeldeten Luftraumverletzungen im 2022 ist zweifelsohne viel zu hoch.

Interessant ist der Vergleich zwischen den TMAs von Zürich und Genf. Derweil Zürich im Jahr 2022 eine Zunahme um 66 auf 152 Verletzungen



aufweist, verzeichnet Genf eine Zunahme von 6 auf 12. Im ganzen Bereich des Genfersees und nördlich davon, gibt es nicht eine einzige gemeldete Luftraumverletzungen. Einfacher konstruierte CTR/TMA wie Bern, Meiringen, Payerne oder Altenrhein hingegen weisen zwischen 10 und 15 Verletzungen auf.

Was mir als Flight Examiner auffällt

Als aktiver Flugexperte für PPL und CPL redet Philippe Hauser so quasi aus seinem Nähkästchen. Gerne will er seine Beobachtungen an die Seminarteilnehmer weitergeben. Es geht nicht darum, Theorieausbildung zu betreiben, sondern den Teilnehmern Inputs zu geben, was sie wieder einmal auffrischen möchten. Jeder soll sich so seine Gedanken machen, welches Thema gerade im Hinblick auf den nächsten EASA-Trainingsflug für die SEP-Erneuerung angeschnitten werden kann. Hauser hat dabei fünf Themenkreise angeschnitten und diese ganz grob unterteilt:

1. Decision Making

- Nein sagen ist eine Kunst
- Vorausdenken (Plan B)
- Druck wegnehmen und um Unterstützung bitten
- Auf das Bauchgefühl hören und nicht ignorieren
- Schon bei der Flugplanung um Rat fragen

2. 0° Flaps Landing

- Lage (Anstellwinkel) des Flugzeugs
- Geschwindigkeit im Endanflug
- Glissade
- Entscheidung für Durchstart
- Aufsetzen (Flare)

*«Dauerbrenner Thema
Luftraumverletzungen»*

3. Notlandeübung

- Systematik
- Auswahl des Notlandefeldes
- Anflug (Volte)
- Endanflug (Flaps, Fahrwerk)

4. Durchstart (Go Around)

- Entscheid
- Ablauf
- Geschwindigkeiten

5. Simulierte Notlagen

- Wo was nachschlagen (AFM bzw. POH)
- Einschätzungen (Analyse)
- Systemkenntnisse
- Ständige Repetition

Es gibt auch viele positive Auffälligkeiten zu verzeichnen. So sind sehr oft die Luftraumüberwachung, die Einhaltung der Flugzeuglimiten, die allgemeine Navigation, der Sprechfunk sowie die Flugplanung zufriedenstellend ausgefallen. Die oben aufgeführten Beobachtungen sollten idealerweise von den Pilotinnen und Piloten aufgegriffen und untereinander diskutiert werden.

Gletscherflug mit der Piper Super Cub

Bericht und Bilder: Patricia Siebenmann, Verantwortliche Kommunikation AOPA Switzerland

«Vorab höch Reko»

Unsere knallrote Piper Super Cub zieht weite Kreise gleich neben dem Skigebiet oberhalb von Flims. Man erkennt die Spuren von anderen Gletscherfliegern, die vor uns da waren. Die dünne Schneedecke wirkt hart, sind die Gleitspuren der anderen Gletscherflieger nicht wirklich tief. Wir sinken weiter ab. „Vorab tief Reko“ funkten mein Fluglehrer Heinz Kubli und PIC auf der Frequenz 130.355 MHz und nun sehen wir auch noch die Steine, welche rechts vom Final aus dem Schnee ragen. Wir entscheiden uns zu einer Landung. Meiner allerersten Landung auf einem Gletscher. Ich sitze vorne und hiermit auf dem besten Platz «im Saal». Die Landung wird wie bei einer Not- oder Aussenlandung eingeteilt. Der einzige Unterschied dazu: Nach dem Aufsetzen geben wir nochmals leicht Gas, denn man will nicht anhalten, wenn es bergauf geht, denn das macht es viel schwieriger. Also nimmt man nach dem Touchdown etwas Geschwindigkeit mit in die Kurve. Auch bei der endgültigen Landung. Nach unserer Linkskurve, geben wir Vollgas und heben gleich wieder ab. Das Sliden auf dem Schnee macht besonders viel Spass. Auch wenn die Fahrt ziemlich holperig ist. Nach einem weiteren Touch and Go fliegen wir weiter. Unterdessen haben sich andere Gletscherpiloten über Funk gemeldet. Man tauscht sich über die Schneeverhältnisse aus und die Absichten an-

dere Gletscher auszutesten. Wir fliegen Richtung Clariden und Hüfifirn weiter. Dort eröffnet sich uns ein perfektes, leicht ansteigendes, von oben gesehen fast flaches Landefeld. Das nehmen wir! Im Wissen aber, dass es bei einer solchen Landung nicht einfach ist, die korrekte Höhe und den Aiming Point einzuschätzen. Der Pilot hat immer das Gefühl, zu hoch zu sein. Eine zunächst flach wirkende Oberfläche kann beim Aufsetzen dann doch uneben oder holperig sein. Auch sollte man nicht gleich nach frischem Schneefall auf einen Gletscher landen gehen. Unter dem Neuschnee könnten sich Gletscherspalten, Steine oder Felsen verstecken.



Gelandet und Happy!



Zvieri auf dem Gletscher

Uns kommt an dem perfekten nahezu windstilen Flugtag entgegen, dass auch hier andere Flieger bereits ihre Spuren hinterlassen haben, was uns die Einteilung einfacher macht. Nach zwei Touch and Go's gibt es einen Full Stop. Beim Touch and Go zieht der Pilot nach dem Abheben jeweils leicht nach rechts, damit wir im Falle eines Motorausfalls rechts wegziehen und eventuellen Hindernissen, wie zum Beispiel anderen Gletscherfliegern, ausweichen könnten. Weiter ist ein Go Around geradeaus bei einer Landung bergaufwärts keine Option. Aber dies ist bei uns nicht nötig, und die Piper Super Cub setzt sanft auf dem Schnee auf. Die Flugzeugnase zeigt bergabwärts. Das wird später den Start und das Wegkommen erleichtern.

Eine weitere Herausforderung kann die Bildung von Schneekristallen unter den Skiern sein. Diese entstehen durch die Reibungswärme der Skier auf dem Schnee und beim Parkieren können die Ski dadurch am Schnee anfrieren bzw. stecken bleiben. Empfohlen wird beispielsweise erst nach mehrmaligem Anhalten und Anfahren

« Start beim Gletscher und Heimflug spätestens zwei Stunden vor Ende bürgerlicher Abeudämmung. »

endgültig anzuhalten. Mit diesen progressiven Stopps werden die Ski abgekühlt und ein Festkleben des Eises vermieden.

Nach dem Ausschalten des Continental-Motors fällt mir als erstes die totale Ruhe auf, alles scheint in Watte verpackt und über uns erstreckt sich ein stahlblauer Himmel. Zeit das Zvieri auszupacken und sich etwas die Beine zu vertreten. Die Stille wird gelegentlich durch das Brummen anderer Flieger unterbrochen, die über uns kreisen und die Gegend auskundschaften. Die sonnengelbe Bemalung einer Piper Super Cub vor blauem Himmel sieht hinreissend aus. Als wir wieder abheben, sehen wir, dass sich zwei weiss-rote Gletscherflieger weiter oben am Gletscher niedergelassen haben. Der gelbe Flieger wird mich dann später am Abend wegen meiner Bilder auf Instagram ansprechen. Jetzt habe ich auch ein Gesicht zur Stimme im Funk.

Only in Switzerland!

Neben Alaska kann man fast nirgends mehr Gletscherfliegen. Aber da wir in einem traditionellen Bergrettungsland leben und diese Bergungen auch aus der Luft geschehen, erlaubt dies weiterhin, nebst Hubschraubern auch mit Flächenfliegern auf Gletschern und Berghängen zu landen, um Erste Hilfe zu leisten.



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 19 – 22, 2023

Friedrichshafen | Germany



#weareGA

#aerofriedrichshafen

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

www.aero-expo.com

Gebühren Italien

Venni, vidi – pagherò?

Roland Kaps-Becker, Vizepräsident AOPA Switzerland

Italien hatte schon vielfach einen speziellen Hang, sämtliche Flüge der kommerziellen Luftfahrt zuordnen zu wollen, um so auch die entsprechenden Steuern zu erheben. Ist dies aus fast offensichtlichen Gründen kaum möglich, dann wurde aus der einmotorigen Cessna oder Piper kurzerhand ein Luxusgut und natürlich die entsprechende Luxussteuer fällig, die zum Glück dank Intervention auch von der AOPA Italia dann wieder abgeschafft wurde. Der «Kreativität» und schon fast Unkenntnis von der Luftfahrt scheinen jedoch keine Grenzen gesetzt, denn es wurden verschiedentlich Flüge auf Vereinsflugzeugen mit Passagieren von der Finanzbehörde «Guardia di Finanza» als Angebot eines Lufttaxibetriebes betrachtet. Dass hierzu eigentlich ein Chartervertrag und dann eben auch ein sogenanntes «Air Operator Certificate» (AOC, Betriebsbewilligung) für den **kommerziellen** Flugbetrieb nötig wäre, wird dann vom steuererhebenden Amt, der «Agenzia delle Entrate» oft geflissentlich übersehen. Und dass dieses Amt im Südtirol als deutschen Begriff «Agentur für Einnahmen» verwendet, macht die Sache auch nicht besser.

Uns haben diverse Meldungen erreicht, dass teilweise erst 2 bis 4 Jahre nach einem Flug nach Italien Steuern für «Passagiere in Lufttaxi-Flügen» (im italienischen Recht als «voli di aerotaxi» bezeichnet) bei ihnen in Rechnung gestellt wurden. Bei Flugdistanzen unter 1500 km schlagen da schon mal 100€ je Passagier zu Buche (bei grösseren Distanzen verdoppelt sich der Betrag).

Vor allem bei auf Vereine oder sonstige juristische Personen zugelassenen Flugzeugen wird gerne und (vor-) schnell auf einen kommerziellen Flug geschlossen. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass das Steueramt von Venedig dies so interpretiert, die Mailantwort vom Amt in Triest auf eine Anfrage vor einem Privatflug dies hingegen ausschliesst.

Zusammenarbeit mit AOPA Italia

Wir haben bereits seit vielen Jahren und erst recht seit unserem jetzähigen Fly Out nach Italien einen sehr guten Draht zur AOPA Italia, die uns bei der damaligen Organisation auch vielseitig und unkompliziert behilflich war. Auch in dieser Angelegenheit tauschen wir uns gegenseitig aus und arbeiten eng zusammen. Diverse Motorfluggruppen konnten wir bei der Beurteilung der Situation sowie bei Schreiben an die Ämter bereits unterstützen.

Die AOPA Italia hat sich ihrerseits Ende letzten Jahres in einem Schreiben an die italienische Premierministerin sowie den Finanz- und den Transportminister dafür eingesetzt, dass diese Steuer abzuschaffen sei. Neben der Ungleichbehandlung der Luftfahrt im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln verursacht diese Steuer grossen administrativen Aufwand bei bloss 0,01% der gesamtstaatlichen bzw. der regionalen Steuereinnahmen.

Gemeinsam mit der AOPA Italia möchte die AOPA Switzerland betroffenen Mitgliedern mit Rat und Tat zur Seite stehen und Unterstützung

anbieten. Deshalb schildern wir nachfolgend einmal den groben Ablauf, wie man über solche (mögliche) Steuern in Kenntnis gesetzt wird und was man bei den einzelnen Schritten jeweils tun kann.

Ablauf Bekanntmachung der Steuer

1. In einem ersten Schritt beantragt die «Guardia di Finanza» (GdF) bei der Steuerbehörde «Agenzia delle Entrate» (AdE) die Belastung des Fluges mit der oben erwähnten Gebühr. Dies wird dem Halter in einem Schreiben mitgeteilt.
2. Dieser Brief der Finanzaufsicht GdF soll (bei Privatflügen) immer zuhanden der Steuerbehörde angefochten werden. Die AdE muss nicht zwingend aufgrund des Antrages der GdF aktiv werden, tut es aber in vielen Fällen. Die begründete Gegendarstellung zum Schreiben der GdF legt dar, weshalb die Steuerbehörde eben nicht tätig werden soll (z.B. weil kein kommerzieller Flug), womit der Zahlungsaufforderung durch die AdE unter Umständen entgegengewirkt werden kann.

3. Kommt diese Zahlungsaufforderung der AdE dennoch, hat man 60 Tage Zeit um Einspruch zu erheben.

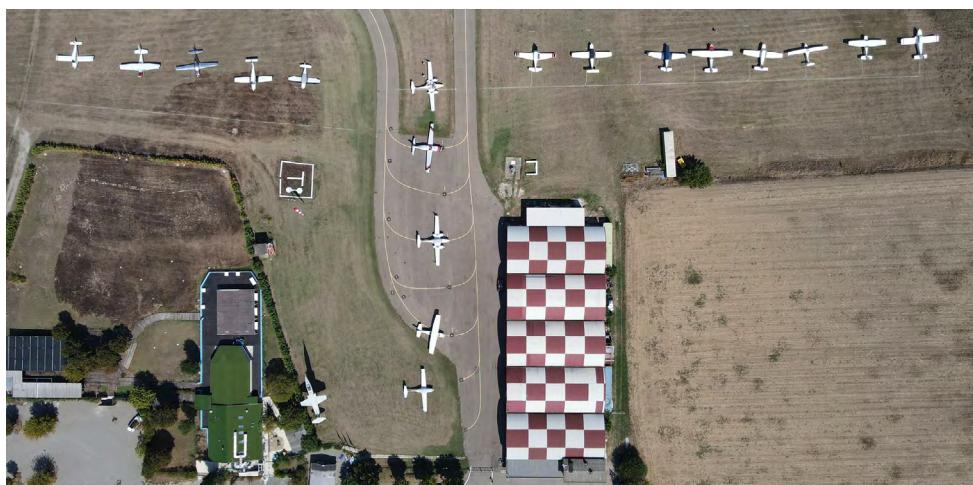
Erschwerend kommt hinzu, dass die GdF zwar ihre Schreiben noch zweisprachig (I/E) verfasst, die AdE aber nur noch auf Italienisch.

Dieser bei Privatflügen unnötige Ablauf ist selbst für Italiener genügend herausfordernd, für Piloten bzw. Verbände ohne sehr gute (juristische) Italienischkenntnisse aber kaum mehr zu bearbeiten. Wenn Ihr als Mitglied der AOPA Switzerland also betroffen seid, dann könnt Ihr uns gerne kontaktieren.

Aufruf an unsere Mitglieder

Bitte teilt uns Eure Erfahrungen mit beziehungsweise schickt uns auch gern allfällige Dokumente, die Ihr von italienischen Behörden erhält, zu.

Bitte nutzt hierfür unsere Office-Mailadresse: office@aopa.ch

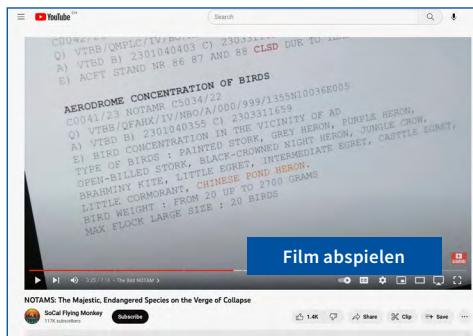


Fly Out Italien 2022

International News & IAOPA

About those NOTAMS

NOTAMS, the magic endangered species. This video made us laugh out loud.



First Junkers A50 Junior delivered

In the Position Report 280 **Position Report 280** we had reported in detail about the aircraft inspired by the 1930s. Now the first example has been delivered to the customer in Uetersen (EDHE) near Hamburg. A great Christmas present, we think. The man behind the revived Junkers Flugzeugwerke, Dieter Morszeck was there in person for the handover. The Junkers A50 received its certification from the German Ultralight Flying Association (DULV) only a few weeks ago. Inciden-



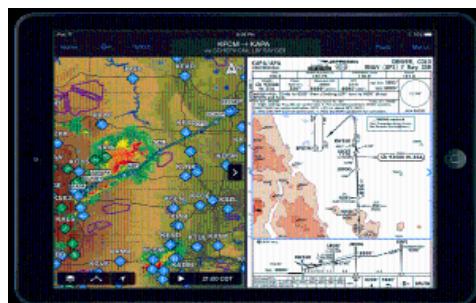
tally, 57-year-old launch customer Jörg Czepluch first came to flying via the A50. In 2021, he read an article about the aircraft and thought: It's now or never! Now he has started his pilot training and has the flying machine to go with it.

15 percent discount on most Jeppesen products and services for AOPA members in Europe

Thanks to a recent agreement between Jeppesen and IAOPA Europe, members of all European AOPAs can now take advantage of a 15% discount on several of Jeppesen's most popular products and services (both initial subscriptions and renewals):

- Paper Charts
- Electronic Charts
- iPad Apps
- Jeppesen databases (Garmin 430/530, GTN series, Garmin 1000 etc)
- EASA Training Products

Members in the following countries can already now contact Jeppesen directly to take advantage of the offer using their AOPA membership number: Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, Germany, Netherlands, Norway, Poland, Russia, Sweden & Switzerland.



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 spring is still on hold and you can't go flying as much as you wished: Check out these videos [here](#).

Watch the latest videos of the AOPA Air Safety Institute [here](#). This time with the crash of a Pilatus PC-12 about 14 minutes after departure in winter weather.



**Piper Super Cub
in Ecuvillens**

Bild: Patricia Siebenmann

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. Melden Sie sich unter <https://www.aopa.ch/deutsch/shop/kleinanzeige-aufgeben/> oder office@aopa.ch.

A vendre

1/3 part Robin DR 250/HB-EUZ Basé à LSGP. Très bon état. TT 3300. 4 places. TAS 130 kts. Place dans hangar. Avionique Garmin GTN650 + PFD Aspen EDF1000.

Christophe Ruchat, 079 202 56 15

Mitflieger/in gesucht für Weltumrundung

Mitflieger/in gesucht für Weltumrundung Sommer 2024 in SEP (C182): Route CH-Türkei-Turkmenistan-China-Japan-Alaska-Canada-Grönland-GB-CH). Zeit: 3-4 Wochen. Kostenbeteiligung ca. 18000.- CHF. IFR erwünscht.

Ferdinand Jaggi, 079 635 50 50

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

Zu verkaufen: Halteranteil PA28-181

1/3 - Halteranteil Piper PA-28-181 Archer II Jahrgang 1994, Standort Grenchen (mit Hangarplatz). Remanufactured Motor Null Stunden, GTN650, Garmin GI275, Air Traffic (AT-1, Flarm, Mode S, ADS-B), KAP 100 Autopilot, Preis auf Anfrage. Leasing, Teilzahlung oder nur Miete möglich (Stunden sammeln).

Rudolf Marti (Haltergemeinschaft STUMAR), rudolf.marti@gmx.ch, 079 607 12 88

Suche Mitgliedschaft

Suche Mitgliedschaft als Halter für SEP oder MEP wie PC6, PC9, PA60, B58, PA31, PA46, oder ähnliches. Homebase Mittelland, Nord- oder Ostschweiz.

Rudolf Burgstaller, md@wingscout.net, 076 362 07 09

Zu mieten gesucht

vom 17.4.2023 bis 9.6.2023 für Flug nach BGSF und zurück mit Fliegen in Island: SEP, payload > 230kg, IFR zugelassen, Range >750NM, gravel RWY tauglich, Stundenbudget 50 bis 60h. Meine Flugerfahrung: CPL/IFR/FI/FE, 7900h, habe die Strecke schon mehrmals geflogen, Teilnahme am Hin- oder Rückflug (je 7 bis 10 Tage) ist möglich.

Bruno Stocker, 079 351 47 45, bruno_stocker@bluewin.ch

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, 85'000 CHF . Martin Gautschi, +41 79 438 46 29, gautschim@bluewin.ch

**Zu verkaufen: FFA Bravo AS202/18A4, HB-HFZ**

1991, normal, Utility, Aerobatic, MSN 237, Airframe TT ca. 1'630 hrs, Airframe Cycles / Landings ca. 2'570, 1 BENDIX KING Audio Panel KMA 24H TSO, 1 GARMIN GTR-225A VHF TX/RX VHF-COM, 1 GARMIN GTN-650, 1 GARMIN GTX-330 Transponder Mode S, 1 KANNAD Serpe-lesm 406 AF TX ELT, Engine Textron Lycoming Division, AEIO-360-B1F, L-25438-51A, TSN ca. 210 hrs, Propeller Hartzell INC, HC-C2YK-1, CH27262, TSN ca. 1'630 hrs, last OH inspection 23APR2018, Noise Class C, 70,4 dB(A), MTOM 1'080 kgs, annual inspection due 19.03.2023, ARC due 31.03.2023 CHF 125'000.00 (VAT dep.on deal) bidding sale process



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

Zu verkaufen: Garmin D2 Mach 1 Titanium

Die Pilotenuhr schlecht hin. Laufzeit 4 bis 7 Tage mit einer Ladung. Listenpreis 1379.- ca 2 Monate getragen mit Garantie und Zubehör. Preisvorstellung 1100.-.

Kontakt: Matthias Wuttke, m.wuttke@me.com

For Sale: 1/3 part of Cessna 182P IFR at LSGL

total 3050h, engine 200h (factory rebuilt in 2019), new MT-prop 3 blades (noise class D), new paint, new windshield, new carpet, led lights and strobes IFR certified (2 G5, GNC355a, 3 axes autopilot GFC500, DME, ADF, VOR & ILS 2 x 8.33 com, bluetooth audio panel GMA 345) long range tanks (6 hours at cruising power), oxygen for 4. Can cruise up to FL 150. For futher infos contact 079 413 15 92

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

Jahrescheckflüge, Einweisungen, Umschulungen, Flight Review (BFR) und IR Prof. Check (IPC), GTN650/750/G1000NXi, AirBusinessCenter EuroAirport BSL/LFSB, FAA and TSA approved.

www.flyabc.ch

paul.flyabc@bluewin.ch, 079 285 46 60, AOPA member 1241

Zu verkaufen: Clarity Aloft In-Ear Headset

Clarity Aloft In-Ear Headset zu verkaufen. Kaum gebraucht. Inkl. optionalem Headset Adjustment Strap, falls es zu gross ist. Kann im Birrfeld übergeben werden oder per Post geschickt. CHF 350.–
Fabian Hummel, 078 823 03 43, fhu@gmx.li

Zu verkaufen: 1979 Cessna 182Q Skywagon

1979 Cessna 182Q Skywagon, HB Reg, STOL Kit, 250 hp motor, 3 bladed propeller, speed kits. TT: 3650 hours



Motor TSOH: 480 hours - Remanufact. in 2015. Propeller Overhauled in May 2017. Garmin GNC255A NAV-COM, GTN650 NAV-COM-GPS, GMA342 Audio panel, GTX330 XPDR, ELT, FLARM, DME, ADF, Col Radar, Autopilot and MORE! Specifications subject to verification by purchaser. CHF 175,000.00

Stefano Scossa, +41 79 337 03 03, info@aeromeccanica.ch

Zu verkaufen

Stratux ADS-B / Flarm Empfänger, funktioniert mit Foreflight, Airnav pro oder AeroADSB (freeware).

Für info : www.stratux.me – Funktioniert einwandfrei. Mit Batterie. Preis: CHF 250.–

Kontakt: Laurent Schuler, lschuler0@gmail.com

Zu verkaufen

1/6 Halteranteil Cessna 182P TT 4'800 h / Lärmklasse D / Endurance 6 h / Garmin Avionik, u.a. GTN 650 / Powerflarm / Zuladung vollgetankt 350 kg

Kontakt: Max Gloor, 079 632 48 66 oder gloormax@bluewin.ch

Zu verkaufen

6 Original 2-inch Jeppesen IFR Airway Manual Binder - echt Leder - Made in Germany und 1 Kunstlederordner zu verkaufen. Die Dinger sind wirklich unverwüstlich und in perfektem Zustand. Alles zusammen für CHF 65.–

Rudolf Zurmühlen, rudolf@zurmuehlen.ch

Gesucht

Winterprojekte, verunfallte Flugzeuge, abgelaufene ARC, unfertige Projekte, Hagelschäden. Angebote an burgstaller@wingscout.net

Saratoga Flyer Club sucht neue Mitglieder

HB-PNX stationiert in LFSB im Lucky Hangar PA32-RT, IFR, Einziehfahrwerk, Sauerstoff, stets CAMO gewartet. Weitere Informationen gerne bei Joachim M. Ebi, Tel. +49/171/8503704

Cadre AIRGIZMO

Cadre AIRGIZMO pour montage dans tableau de bord d'un Garmin GPS MAP 296 - 395 - 396 - 495 - 496. Prix 50.- + port. Bernard A. Savoie, savoiebd@netplus.ch

Zu verkaufen

Socata TB21 for sale. N-reg. IFR. YOM 1991. 3-blades Hartzell, Top FL250, 5.5h / 1'100NM range @55%, 170kts cruise. Total time 2800h, engine SMOH 30h. Avidyne 540/440 IFR. KFC 150 AP, Sat WX, prop de-ice, O2 installed. Price CHF 150K.

Call Placido 079 407 04 28 or write placi@outlook.com

Empfehlung

Fluglehrer VFR/IFR, EASA und FAA, verfügbar ganze CH, Cirrus CSIP alle SR-Modelle Avidyne/Perspective, VisionJet SF50, Ferry-Flüge, MOU-Ausbildung Wheels auf Ihrem Flugzeug, MOU auf Ski, PA46-500.

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



JET & PROP
**HISTORIC FLIGHT
MAINTENANCE**



Wir übernehmen Wartungsgrades. Bei uns ist Ihr Flugzeug in guten Händen. Lernen Sie uns kennenzulernen. Wir führen regelmäßige Arbeiten mit Ihnen zu beratung und Wartung.

So erreichen Sie uns: +41 79 438 46 29

Zu verkaufen: 6 Jeppesen Airway Manual Ordner

6 Ordner Jeppesen Airway Manual 2 inch, superior plastic (Lederimitat). Sehr robust.

Neupreis ca. 30 CHF/Stk. Preis für 6 Stück: 80 CHF

Micha Gilomen, micha4@gmx.ch

Wasserfliegen in Kanada (Thunderbay Ontario)

Gelegenheit: zu verkaufen 1 oder 2 Anteile 25% oder 20% (100% = 80'000.- CD)

Maule M5, 235HP, 6 Zyl, Floats and Wheels, Top Zustand, Workhorse, rebuilt 2008. EDO 244 Floats

Michael Estermann, 079 293 78 63, mike260656@gmail.com



Bücker fliegen!

Gelegenheit, 1/12-Anteil an Bücker Jungmann HB-URD zu erwerben; ehemals A-24 Schweizer Luftwaffe, Zustand hervorragend, Standort Lommis LSZT, Standard Akro, Motor Lycoming AEIO-320E2a, 150 hp, TSO 612 h.

Auskunft: Jürg Walliser, Präsident Bücker Club, 079 405 58 58, j.walliser@bluewin.ch

Unser Maintenance Betrieb befindet sich direkt auf dem Gelände des Flughafens **St. Gallen Altenrhein (LSZR)** und ist am Rollwegsystem angeschlossen. Die Historic Flight Maintenance HFM GmbH ist ein vom BAZL zugelassener Unterhalts- und Wartungsbetrieb nach Part MF CH.MF.4064 bzw. CH.CAO 1018.

Wir sind die Spezialisten für **historische Propellermaschinen** (wie z. Bsp. Bücker, Piper Cub) speziell aber auch für stoffbespannte Flugzeuge in Holz- und Stahlrahmenbauweise. Selbstverständlich betreuen wir auch zeitgemäss Flugzeuge wie Cessna, Mooney oder Spezialmaschinen.

arbeiten, Jahreskontrollen LTA's, SB's aber auch Modifikationen oder Upfittingzeug in erstklassigen Händen, denn es liegt uns am Herzen genau wie Ihnen, kommen Sie vorbei oder schreiben Sie uns, wir freuen uns die nächstesprechen.

