



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Ausgabe 293 – Herbst 2025



«Treffpunkt
LFG2
Nuits-Saint-Georges»



Mein Fluglehrer staunte nicht schlecht...

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

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



BOSE A30 mit Bluetooth
CHF 1299.95
sofort lieferbar

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

KNIEBRETT.CH

Inhalt

Editorial	5
News & Veranstaltungen	7
Reportage: AOPA Fly Out	10
Logbook: Einmal Grönland und zurück	14
IAOPA & International News	24
Latest News	26
Mitgliederinserate	29

Impressum



Herausgeberin:

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

Redaktion, Übersetzung & Korrektorat:

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

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

Layout & E-Ausgabe:

Peggy Walentin, peggy.walentin@aopa.ch

Erscheint alle 3 Monate

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

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

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

« Ilulissat aus der
packenden Grönland-
Reportage ab Seite 14 »



Bild: Corinne Gubler
Ilulissat. Bunt und irgendwie wie der Boden nach der Weihnachtsbescherung.

Editorial

Liebe AOPA-Mitglieder, liebe Supporter und Supporterinnen

Dass das Leben ein Wettlauf mit dem Unerwarteten ist, wusste ich. Dass es aber – wie aktuell – sich zu einem Marathon entwickeln würde, war nicht vorausseh- oder erwartbar. Dabei hat Disruption – das Wort des Jahres – positive wie negative Seiten. Die Disruption stellt Alles, Positives wie Negatives, in Frage. Ob und was es an Neuem bringt, wird sich weisen. Wir von der AOPA Switzerland und der IAOPA, setzen uns dafür ein, dass Negatives positiv wird und Positives erhalten bleibt. Keine leichte Aufgabe, wo sich momentan alles um Zölle und Schulden dreht.

Ende Juni fand an zwei Tagen in Egelsbach, Deutschland ein Treffen von Vertretern der EASA (inkl. dessen Exekutivedirektor) und der IAOPA statt. Zweck war der Gedankenaustausch darüber, wo bei beiden Organisationen der Schuh drückt und wo Verbesserungen wünschenswert sind. Ein solcher Austausch der Spezialisten und Verantwortlichen ist «Gold» wert, denn von Angesicht zu Angesicht lässt sich Vieles besser und eindrücklicher darlegen, als Worte (mit und ohne KI) es können. Das Resultat war denn auch eindrücklich und die Teilnehmenden gingen nicht nur mit besserem Verständnis für das Gegenüber auseinander, sondern nahmen auch einen gut gefüllten Sack an Informationen und Anregungen mit. Jetzt gilt es, diesen Informationsaustausch weiterzuführen und in fruchtbare Schritte umzuwandeln. Die IAOPA (und damit auch wir) bleibt dran.

Ein Zwischenruf

Bei der ganzen Diskussion um die neuen EU-Verträge und vor allem der dynamischen Rechtsübernahme, erstaunt es mich immer wieder, dass ganz offenbar ausser den Piloten, Airlinern und BAZL niemand in Politik, Wirtschaft und Bevölkerung weiss, dass seit dem Inkrafttreten der Bilateralen Verträge im Jahr 2000 das schweizerische Luftfahrtrecht das Instrument



der dynamischen Rechtsübernahme kennt. Hier gibt es Anschauungsmaterial in Hülle und Fülle. Aber wen interessiert das ausser uns? Kaum jemanden! Und so werden fleissig Argumente, Gegenargumente, Wenn und Aber ausgetauscht zu Fragen, die schon längst im täglichen Rechts- und Geschäftsleben der Schweiz angekommen sind. Es wäre schön, wenn auch Bundesbern das zur Kenntnis nehmen und seine Folgerungen daraus ziehen würde.

MOSAIC

Wir alle sind uns gewohnt, dass mit immer mehr Regeln die Selbstverantwortung der Bürger und damit auch von Piloten und Pilotinnen (die uns hier besonders interessieren) eingeengt oder dann ganz eliminiert wird. Ganz nach dem Motto: Der Staat weiss was gut für uns ist, wie wir beschützt werden sollen, was wir tun müssen. Der frühere Satz, wonach alles erlaubt ist, was nicht verboten ist, ist heute umgekehrt worden: Alles, was nicht erlaubt ist, ist verboten. Das Medical mit

seinen ausufernden Bestimmungen ist ein gutes Beispiel dafür: Hier werden immer neue Unglücksszenarien ausgetüftelt und dann vorbeugend dagegen Regeln ergriffen. Mit der Realität hat das nichts zu tun, mit Bürokratie sehr viel. Die FAA ist hier den umgekehrten Weg gegangen, wie die vor kurzem in Kraft getretenen Bestimmungen von MOSAIC, (Modernization of Special Airworthiness Certification) zeigen. Hier ein Auszug aus der entsprechenden offiziellen Ankündigung:

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

Selbstverantwortung beim Medical

Nicht nur die Luftfahrtzeug-Kategorisierung, sondern auch das Medical wurde radikal umgestellt. Die FAA hat sich die Frage gestellt, was statistisch überhaupt unfallrelevant ist und hat danach darauf gestützt das Medical umgestaltet. Und siehe da: Statistisch und zusammengefasst gesagt gibt es keinen Beweis, dass ein ausgedehntes Medical bei der Vorbeugung wirksam ist. Was tun? Die FAA nahm als Basis den Fakt, dass alle, die ein Fahrzeug betreiben (Auto LKW, Motorrad, etc.) zur ärztlichen Kontrolle müssen. Bei gesundheitlichen Problemen greift dann die Selbstverantwortung der Personen (Selbstdeklaration von gesundheitlichen Problemen wie Herzerkrankungen, Operationen, Probleme beim Sehen als Beispiele bei den Behörden). Wer das nicht macht, verliert den Versicherungsschutz und macht sich strafbar.

Das ist wirksame Prävention und hat sich während Jahrzehnten bewährt. Die Schlussfolgerung war somit: Was für die Millionen und Abermillionen von Fahrern gut ist, kann auch für die Piloten gut sein. So wird künftig das ärztliche Attest eines Allgemeinpraktikers (wie dem Hausarzt) für die Lizenz dieser Kategorie genügen und die Meldepflicht tritt an die Stelle von endlosem Papierkrieg und teuren Verfahren. Alle sind entlastet und das Resultat ist besser.

Bei der Kategorisierung wurde das uralte System der Gewichtseinteilung (das seinen Zweck erfüllt hat, aber überholt ist) mit dem System des Stall Speed (siehe oben) ersetzt. Grund dafür ist, dass die heutigen Werkstoffe und Geräte für Flugzeuge ein Vielfaches leichter und effizienter sind als diejenigen von 1945. Mit dieser Stall Speed ist es nicht nur einfacher und kostengünstiger neue, hervorragende Flugzeuge zu zertifizieren und zu warten, viele bestehende Flugzeuge können sich in diese Kategorie melden. Dass neu Einziehfahrwerk, Verstellpropeller und eine CAS von 250 kts möglich sind, rundet die Änderung positiv ab.

Jetzt sind die Europäer gefordert und wir sind im Rahmen der IAOPA bei der EASA vorstellig geworden. Es bleibt spannend, wie Europa reagieren wird. Wir halten Sie auf dem Laufenden.

Der Blick auf den Kalender zeigt mir, dass die Flugsaison sich dem Ende zuneigt. Regen, Wind, Blitz und Donner bestätigen das unerbittlich. Jetzt, wo die Nächte länger als die Tage sind, erfreuen uns die Erinnerungen an die schöne Zeit im und mit dem Flugzeug, wo immer es uns hingeflogen hat. So wünsche ich Ihnen einen schönen Herbst.



Daniel Affolter, Präsident des Vorstands
der AOPA Switzerland

News & Veranstaltungen

Save the dates

Flight Safety Seminar

7. März 2026

Zwei spannende Themen stehen bereits fest:

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

AOPA Fly Out 2026

24.-29. August 2026

Wo es 2026 hingehört steht noch nicht fest, allerdings gibt es bereits schon viele Ideen und Wünsche.

Seid gespannt auf den Winter Position Report für mehr Infos.

AERO Friedrichshafen

22. – 25. April 2026

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



Der SF-1 erhält Solar Impulse

Auszeichnung

Der SF-1, ein hybridelektrisches Trainingsflugzeug von Smartflyer AG, wurde mit dem „Solar Impulse Efficient Solution“-Label ausgezeichnet. Die Bewertung erfolgte durch externe, unabhängige Experten auf Basis geprüfter Standards. Damit reiht sich der SF-1 in das Portfolio der Solar Impulse Foundation Efficient Solutions ein – eine Sammlung von Lösungen, die höchste Ansprüche an Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit erfüllen. Um das Label zu erhalten, wurde der Smartflyer

SF-1 von einem Expertengremium nach drei zentralen Kriterien umfassend geprüft: Machbarkeit, Umweltauswirkung und Rentabilität. Alle ausgezeichneten Lösungen werden durch Bertrand Piccard, Vorsitzender der Solar Impulse Foundation, Entscheidungsträgern in Wirtschaft und Politik vorgestellt. Ziel der Initiative ist es, ehrgeizigere Umweltziele zu fördern und die Umsetzung nachhaltiger Lösungen weltweit zu beschleunigen.

Mit der Verleihung des Labels tritt die Entwicklung des SF-1 in eine entscheidende Phase: Smartflyer bereitet umfangreiche Bodentests vor, die bis Ende dieses Jahres beginnen und zentrale Systeme sowie die Leistungsfähigkeit der hybridelektrischen Architektur validieren sollen. Der Erstflug des SF-1-Prototyps ist für das Frühjahr 2026 geplant – ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur Zulassung nach EASA CS-23 Standards. Diese Schritte sind essenziell, um die Praxistauglichkeit hybridelektrischer Antriebe in der General Aviation zu demonstrieren und die Basis für eine nachhaltige Transformation der Flugzeugfлотten in den kommenden Jahren zu legen.

«Der Erstflug des
SF-1-Prototyps
ist für das Frühjahr 2026
geplant.»



Der SF-1 diesen Frühling an der AERO Friedrichshafen, Bild: Patricia Siebenmann

20 Jahre Flying Adventure Tours – Ein Jubiläum zwischen Flugzeuglegende und Festfreude

Ende Juni feierte der Verein Flying Adventure Tours sein 20-jähriges Bestehen – stilecht auf dem Flugplatz Speck-Fehrlitorf und in Gesellschaft von rund 50 geladenen Gästen. Der Abend begann bei strahlendem Sommerwetter mit einem Apéro auf der Terrasse des Flugplatzes. Im Mittelpunkt stand dabei ein besonderes Highlight: die vereinseigene Antonov AN-2 YL-LEV, die prominent vor der Terrasse aufgestellt und bei Einbruch der Dunkelheit kunstvoll beleuchtet wurde – ein echter Blickfang und Symbol der Vereinsgeschichte. Zum Nachtessen versammelten sich die Gäste im aviatisch dekorierten Hangar, wo in gemütlicher Atmosphäre gefeiert wurde. Nach dem Hauptgang richtete der Präsident Daniel Reichner das Wort an die

Anwesenden und blickte in einer persönlichen Rede auf zwei Jahrzehnte Vereinsgeschichte zurück. Er erinnerte an zahlreiche unvergessliche Erlebnisse – von Reisen zu Weingütern über Raclette-Ausflüge bis hin zu Motorsport-Events im In- und Ausland. Besonders in Erinnerung blieben ihm das Piemont, die Toskana, Wien und Nizza. Gleichzeitig würdigte er die grosse Unterstützung der Sponsoren und Weggefährten, die den Betrieb der AN-2 in dieser Form überhaupt erst ermöglichen. Unser AOPA-Mitglied und bisheriger First Officer (FO) der Antonov AN-2, Christian Spaltenstein, wurde zum Captain ernannt und anschliessend einer traditionellen Bierdusche ausgesetzt.

Der Abend klang bei Musik, Gesprächen und einem gut besuchten Barbetrieb aus – ein würdiges Jubiläum für einen Verein (mehr unter folgendem [Link](#)), der mit Herzblut und Kreativität ein Stück Luftfahrtkultur lebendig hält.



Antonov AN-2

Reportage

Fly Out 2025 – Eine Reise voller Geschichten quer durch Frankreich

Text: Peggy Walentin, Bilder Daniel Affolter, Roland Kaps-Becker und Peggy Walentin

Es war ein warmer Sonntagabend, als die ersten Crews in Nuits-Saint-Georges landeten. Das familiengeführte Château de la Berchère, gleich neben dem kleinen Flugplatz gelegen, hiess uns herzlich willkommen. Im Schlosspark stiessen wir mit Burgunderwein an, liessen die ersten Gespräche aufblühen und genossen die besondere Stimmung. Manche kannten sich seit Jahren, andere waren zum ersten Mal dabei – und doch fühlte es sich sofort vertraut an. So beginnen die besten Reisen: mit Freunden, altem Gemäuer, gutem Essen und einer Spur Abenteuerlust.



Am Montag füllte sich das Château mit noch mehr Stimmen – die Formation war komplett: zwölf Flugzeuge, bereit für eine Woche voller Entdeckungen. In der Stadt gab es ein leichtes Mittagessen, manche gönnten sich eine erste Weinprobe in der weltbekannten Region. Am Abend roch es nach Grillfeuer – wir sassen lange

draussen, erzählten Geschichten aus der Fliegerwelt, probierten Käse und Wein aus der Region und spürten, wie sich die Gruppe enger verband.

La Ferté-Alais



Der Dienstag brachte uns nach La Ferté-Alais, ein Ort, der für Flugbegeisterte fast heilig ist. Schon beim Betreten der Hangars spürt man die Geschichte: filigrane Maschinen aus den Pioniertagen, robuste Flugzeuge aus den Weltkriegen, Legenden, die den Traum vom Fliegen prägten. Einige nutzten die Gelegenheit, die mächtige B-17 „Flying Fortress“ von innen zu erkunden. Andere gingen gleich selbst in die Luft:

«*Manche kannten sich seit Jahren, andere waren zum ersten Mal dabei – und doch fühlte es sich sofort vertraut an.*»

Roland genoss den Wind im offenen Cockpit der Boeing Stearman, während Samuel in der Pitts S-2 mit Akrobatik und G-Kräften auf seine Kosten kam. Am Abend brachte uns ein Bus nach Barbizon, ein kleines Künstlerdorf mit engen Gassen und alten Steinhäusern – ein Ort, der wie eine Zeitreise wirkte. Schade nur, dass die Stunden dort so schnell vergingen.



Le Mans

Am Mittwochmorgen starteten wir Richtung Le Mans. Der Flugplatz liegt direkt neben dem berühmten Racetrack – und wir hatten Glück: Trainingsläufe fanden statt, sodass wir Rennwagen live über die Strecke jagen sahen. Bei einer geführten Tour erkundeten wir die Boxengasse, Tribünen und Kurven, die Motorsportgeschichte geschrieben haben. Wer wollte, nutzte die Gelegenheit, das Porsche Experience Center zu besuchen. Am Abend checkten wir im stilvollen Hotel ein und liessen den Tag bei einem gemeinsamen Abendessen in Le Mans ausklingen.





Weiterflug nach Royan

Der Donnerstagmorgen gehörte der Altstadt: Kopfsteinpflaster, alte Mauern, kleine Restaurants – ein Spaziergang, der uns die Atmosphäre der Stadt Le Mans noch näherbrachte. Am Nachmittag ging es weiter Richtung Atlantikküste. Schon beim Anflug auf Royan blies uns der Wind kräftig entgegen, doch nach der Landung empfing uns die Sonne. Einige wagten sofort den Sprung ins Meer,

andere spazierten am Strand entlang. Im Hotel Miramar, mit Blick aufs Wasser, machte sich Ferienstimmung breit – auch wenn das Wetter bald stürmischer und regnerischer wurde. Doch wir hatten Glück: Für all unsere Aktivitäten fanden wir immer ein trockenes Zeitfenster.



Wir verkaufen Ihr Flugzeug

Besuch der Austernfarm Huitres Geay

Am Freitagmorgen prasselte der Regen noch gegen die Fenster, als wir uns nach dem Frühstück auf den Weg zur Austernfarm Huitres Geay machten. In zwei Gruppen aufgeteilt, erfuhren wir von den Geheimnissen der Zucht – Geduld, Handwerk und Wissen, die seit Generationen weitergegeben werden. Nach einer Stunde standen wir alle um grosse Teller frischer Austern, dazu ein Glas Wein aus der Region – salzig, frisch, perfekt. Man sah in den Gesichtern: mehr Frankreich geht kaum. Der Nachmittag gehörte jedem selbst, bevor wir uns am Abend noch einmal alle gemeinsam versammelten. Es war einer

dieser Momente, in denen man spürt, wie sehr ein Fly Out verbindet. Am Samstagmorgen hieß es dann Abschied nehmen. Das Wetter war launisch, doch alle schafften es gut zurück in die Heimat. Zurück blieb das Gefühl, Teil einer besonderen Reise gewesen zu sein. Dieses Fly Out hat gezeigt, was unsere Gemeinschaft ausmacht: das Fliegen, ja – aber genauso die Freundschaft, die Gespräche am Abend, das Entdecken neuer Orte und der Genuss der kleinen Dinge. Es verband uns so sehr, dass sogar Serano und Susanne, deren Flugzeug kurzfristig nicht verfügbar war, die gesamte Reise mit dem Auto begleiteten. Dabei sein ist eben alles.



«*Wir haben
gelacht, gestaunt, gelernt und Erinnerungen
geschaffen. Wohin es 2026 geht, bleibt noch offen.
Aber eines ist sicher: Es wird wieder eine Geschichte,
die wir gemeinsam schreiben...»*

Logbook

Einmal Grönland und zurück

Text und Bilder Corinne Gubler, AOPA-Mitglied

Ein unerwarteter Anruf führte zu einem aussergewöhnlichen Flugabenteuer von Grenchen nach Grönland und zurück in einer Cessna 340A. Die Reise umfasste mehrere Etappen über Europa, den Atlantik und den Polarkreis, begleitet von beeindruckenden Landschaften und Herausforderungen wie Wetter und Formalitäten.

Es war ein ganz gewöhnlicher Donnerstag Anfang Juli, an dem mein Handy klingelte und ein Abenteuer seinen Anfang nahm: „Hast du Lust, nächste Woche als Co-Pilotin nach Grönland zu fliegen? Entscheide dich bis Mittag!“ – Mit diesem Satz öffnete sich für mich das Tor zu einer Reise, die ich mir in meinen kühnsten Träumen kaum vorgestellt hätte.

Was folgte, war ein Wirbel aus spontanen Entscheidungen und Vorbereitungen: Ein Visum fürs Vereinigte Königreich musste her, die Tasche wurde für alle Wetterlagen gepackt, und der Kopf war voller Fragen, wohin die Route wohl führen würde. Keine 48 Stunden nach diesem Anruf standen wir bereit – am Flugplatz Grenchen, die HB-LPP glänzte im ersten Sonnenlicht, bereit, uns in neue Höhen zu tragen. Das grösste Abenteuer meines bisherigen Lebens begann – und ich hatte noch keine Ahnung, wie unvergesslich es werden würde.

Leg #1: Grenchen (LSZG) – Rotterdam (EHRD) // 02:10h

Bei strahlendem Wetter hob unser Flieger ab und das erste Leg nach Rotterdam verlief entspannt – ideal, um dort die Maschine für das bevorstehende Wasser-Leg über Schottland nochmals aufzutanken. Beim Tanken dann gleich die erste Überraschung: Ein FBO-Mitarbeiter machte uns auf ein Problem mit unserem GAR (General Aviation Report, vgl. Infobox auf S. 22) aufmerksam. Ohne diesen wichtigen Antrag, der

mindestens zwei Stunden vor Abflug eingereicht sein muss, hätten uns bei der Einreise ins Vereinigte Königreich satte 10.000 Pfund Strafe gedroht. Also kurzerhand ein Bio-Stop in der stilvollen Crew Lounge eingelegt – der GAR war schneller ausgefüllt als die Kaffeemaschine Cappuccino produzieren konnte. Mit Genehmigung und frischem Koffein starteten wir am Nachmittag ins erste Leg über die See – das Abenteuer nahm Fahrt auf.

Leg #2: Rotterdam (EHRD) – Wick (EGPC) // 03:06h

Kaum waren wir in Rotterdam abgehoben, glitten wir über die schimmernde Wasserfläche und folgten der wilden Küstenlinie Englands nordwärts, dem rauen Schottland entgegen. Mein Ziel als junge VFR-Pilotin mit etwas über 200 Stunden Flugerfahrung war klar: Am Funk wollte ich eine verlässliche Hilfe sein. Also übernahm ich voller Begeisterung (und etwas Bammel) die ersten Clearances und stellte mich dem befürchteten herausforderndem Dialekt von „Scottish Control“. Die Bedenken gegenüber dem schottischen Akzent lösten sich schnell in Luft auf – überraschend klar und freundlich kamen die Funksprüche an, und schon bald war die Frequenz mein liebster Spielplatz. Während das Wetter zunehmend launisch wurde und die Wolkenbasis kontinuierlich sank, brachte uns die Cessna nach etwas mehr als drei Stunden sicher nach Wick.

Kaum standen wir auf unserer Parking Position auf schottischen Boden, empfingen uns die herzlich-lässigen Leute von Far North Aviation – und der Regen, als wolle er uns persönlich willkommen heissen. Während wir uns mit Schirmen gegen die Tropfen stemmten, rollte auch schon unsere zweite Cessna, die HB-LZC, mit Andy Bourquin und Rolf Blaeser an Bord auf



Die Crews der HB-LZC (vorne im Bild in weiß) und der HB-LPP (hinten im Bild) beim ersten gemeinsamen Abendessen in Schottland.

den Platz. Die Crew der HB-LPP klebte inzwischen am schottischen Nass, während die HB-LZC ihre Tanks bei eitel Sonnenschein füllen durfte. Schottisches Wetter, wie es im Buche steht!

Zwei Flieger tanken, beiden Vögeln ihre Decken überwerfen, ins Gästebuch kritzeln, KitKat und Kaffee im FBO schnabulieren, den morgigen Abflug koordinieren... Fliegen heisst eben nicht nur abheben, sondern auch am Boden Abenteuer erleben und mit anpacken. Umso schöner, dass die beiden Crews der «Remsa Air» und der «Dinosaur Airlines» nun bereit für die gemeinsame Weiterreise waren.

Im Hotel angekommen: Einchecken, Koffer aufs Zimmer bugsieren, eine gemütliche Ecke und einen Aperitif finden, die Eindrücke des Tages Revue passieren lassen. Dieser Rhythmus wurde unser roter Faden für die kommenden Tage. Ich Glückskind!

Für das Abendessen folgten wir dem Tipp der Crew von Far North Aviation und landeten im

Restaurant „Au bord d'eau“, wo ein Franzose gemeinsam mit seiner schottischen Frau Gastgeber sind. Schon allein wegen des Hummers lohnt sich ein Flug nach Wick – ein Gedicht auf dem Teller! Der schottische Abend zog sich wohltuend länger hin als der in der Schweiz und bereitete uns sanft auf die kommenden Abenteuer im hohen Norden vor. Natürlich durfte auch ein Glas „Old Poulteney“ nicht fehlen – Wick's lokaler Whisky, der den Tag perfekt abrundete.

Leg #3: Wick (EGPC) – Reykjavik (BIRK) // 3:57h

Zweiter Tag: Punkt zehn Uhr rollen wir bei bestem Wetter los Richtung Island – die HB-LPP als Vorreiterin, dicht gefolgt von der HB-LZC mit einem kleinen Abstand von 15 Minuten. Far North Aviation hat uns vor dem Start ein handliches Papier überreicht, darauf alle Frequenzen und Abläufe für unsere Luft-IFR-Clearance. Die Leute



Fantastisches Island

dort wissen, wie man Atlantiküberquerer betreut; Zeugnis davon geben die Wände im FBO, übersät mit gerahmten Fotos von Piloten, Crews und Flugzeugen. Viele der abgebildeten Gesichter kenne ich aus Reportagen, Büchern und YouTube-Videos – und nun war ich selbst Teil dieses exklusiven Abenteuers, bereit für den grossen Sprung über den Atlantik. Der Gedanke daran war immer noch völlig unwirklich. Der Abflug von Wick verlief angenehm unkompliziert; kaum in der Luft, gab uns Scottish Control die IFR-Clearance direkt nach Reykjavik. Die Motoren summten so beruhigend und das leichte Schaukeln war so angenehm, dass ich mich zu einem Power Nap hinreißen liess – zu viele Eindrücke, die innerlich verarbeitet werden wollten. Unser Glück war vollkommen, denn trotz ausgiebiger Bewölkung zeigten sich die Färöer-Inseln zwischendurch rechts unter uns. Für René Mühlethaler, Captain der HB-LPP, war das eine Premiere:



Island braucht keine Filter.

Bei seinen drei früheren Atlantiküberquerungen blieben die Färöer stets in grauen Wolken verborgen. Die Sicht nach vorne war trüb und die Grenze zwischen Wolken, Dunst, Wasser und Land verschwamm zu einem einzigen, geheimnisvollen Schleier. Mein Herzschlag beschleunigte sich, als ForeFlight ankündigte, dass Island bald in Sichtweite rücken würde. Und tatsächlich – kaum hob sich am Horizont der erste weisse Hauch von Schnee und Landmasse ab, packte mich ein tiefes Staunen, das in den folgenden Tagen noch oft zurückkehren sollte. Island empfing uns mit wolkenlosem Himmel, und während wir Kurs auf Reykjavik nahmen, öffnete sich ein Panorama von atemberaubender Schönheit: schroffe Berge, endlose Eisflächen, glitzernde Gletscher, tiefblaue Seen und silberne Flüsse – ein Fest für die Sinne. In diesen Momenten hätte René statt einer Co-Pilotin mit Kamera wohl eine Malerin an seiner Seite gebraucht, um all diese Eindrücke festzuhalten. Die Landung in Reykjavik verlief unkompliziert, die HB-LZC folgte wenige Minuten später. Das Betanken der beiden Maschinen wurde zum Geduldsspiel: Zwei Mal acht Tanks, ein einziger Tankschlauch mit „Prostatabeschwerden“, und immer wieder die Sicherheitsabschaltung – ein echtes Abenteuer auch am Boden.

Unser Hotel Natura, direkt am Flughafen gelegen und mit Blick auf unsere treuen Begleiter, bot uns eine willkommene Oase. Und beim Abendessen im Restaurant mit direktem Blick auf die Piste 31 hoben sich jedes Mal vier Köpfe, wenn ein „Dähli“ der Iceland Air zur Landung ansetzte.



Die glücklichen Captains bei der Ankunft in Reykjavik (BIRK). Das Tanken beider Flieger dauerte zwei Stunden.

Leg #4: Reykjavik (BIRK) – Kangerlussuaq (BGSF) // 4:35h

Tag drei. Oder wie wir ihn nennen: Der grosse Hüpfer. Heute stand das längste Leg über Wasser auf dem Plan – und gleichzeitig der Sprung über den 65. Breitengrad Nord. Für Piloten und Seefahrer ist das ein besonderer Meilenstein, denn wer kann schon von sich behaupten, mit eigener Kraft den Polarkreis erreicht zu haben? Auch wenn ich selbst nicht mehr als „Self Loading Cargo“ mit ein wenig Radiotelefonie war, empfand ich diesen Moment als etwas Ehrfürchtiges. Unser eigens gesetzter Wegpunkt, der das Erreichen des Polarkreises markierte, wurde beim Überflug gefeiert – natürlich gleich doppelt dank unserer Schnurrirfrequenz mit der HB-LZC.

Doch das war nur das erste von vielen Core-Memories dieses Legs: Grönland lag unter einer dichten Wolkendecke verborgen und so glitten wir hoch über das endlose Ice Shelf. Der Anflug nach Kangerlussuaq führte uns, laut ForeFlight, parallel zu einem mächtigen Fjord, bis wir einen One Eighty machen mussten, um die Piste am obersten Ende des Tals zu erreichen. Lange blieb die Landschaft im Verborgenen – bis wir schliesslich aus dem IMC tauchten und sich unter uns ein Mosaik aus Seen, Felsen und dem Fjord auftat. Der Regen auf der Scheibe war nicht der einzige Grund für meine durch Wasser verschleierte Sicht. Die Landung, vom orografischen Wind und Nässe begleitet, war die anspruchsvollste der gesamten Reise – doch René und Andy meisterten sie

souverän. Und dann: Aussteigen. Grönlandischen Boden unter den Füssen! Das klingt jetzt schräg, aber ein Hauch von „Neil auf dem Mond“ schwang definitiv mit 😊

Unser Aufenthalt in Kangerlussuaq beschränkte sich auf Fliegertanks füllen und Menschentanks leeren, bevor wir nach einer kleinen Stärkung das zweite Leg des Tages an unsere finale Destination Ilulissat antraten.

Leg #5: Kangerlussuaq (BGSF) – Ilulissat (BGJN) // 01:02h

Der Weiterflug nach Ilulissat, einem kleinen Ort an der Mündung des mächtigen Eisfjords, war kurz – und gleichzeitig spektakulär. Die Bilder, die sich uns boten, waren schlüssig unglaublich: Dutzende Seen, das edelsteinartige Glitzern des Eisfjords und das Meer weiß gesprenkelt von kleinen Eisbergen. Doch was der Flug an Schönheit bot, wurde beim Anflug auf Ilulissat schnell von Nervenkitzel abgelöst: Beim Überflug der Piste stockte mir der Atem. Diverse weisse X und geschäftiges Treiben von Menschen und Maschinen auf dem tiefschwarzen Teerband, das uns wieder mit der Erde verbinden sollte – «René, da können wir niemals landen...!» – «Was? Zeig mal...» antwortete René gelassen und liess die Cessna nach rechts kippen. Die Verwirrung im Cockpit war perfekt. Wir setzten den Approach fort und konnten beide kurz aufatmen, als wir direkt hinter der Baustelle eine zweite, etwa halb so lange Piste entdeckten. Die Landung geriet



Go! IFR

KOMPAKT. PLANBAR. EFFIZIENT.

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

www.go-ifr.com/ifr-theorie



pointiert und präzise – für René Routine – und der Blick auf die majestätischen Eisberge liess uns fast vergessen, dass wir eben erst einer kleinen Schrecksekunde entronnen waren.

Kaum abgestellt, meldete bereits die Crew der HB-LZC ihren Final Approach und bekam prompt den Hinweis auf die versetzte Piste – danke für die Info – not!

Wir legten einen Tag Pause ein, um Ilulissat zu erkunden und die Faszination Grönlands auf einer Midnight Boat Cruise zwischen den Eisbergen hautnah zu erleben. Die Magie dieser mächtigen, von der Zeit gemeisselten Eismassive lässt sich wirklich erst begreifen, wenn sie direkt vor einem aufragen – unberührt seit Jahrhunderten, geformt von Wind, Wellen und Kälte. Unser Guide verriet, dass der grösste Eisberg vor Ilulissat in 300 Metern Tiefe am Meeresgrund fest sass – ein unbeweglicher Koloss, dessen Ausmass alles sprengt, was wir uns vorstellen konnten. Es war einfach atemberaubend schön.

Am folgenden Morgen planten wir, von Ilulissat nach Nuuk zu fliegen, doch das Wetter machte uns einen Strich durch die Rechnung. Also gönnten wir uns einen weiteren Grönland-Tag (oh nein 😊). Leider war unser hübsches Hotel ausgebucht, und so wurde die Suche nach einer Übernachtungsmöglichkeit meine Tagesmission, während die Captains sich mit neuen Flugplänen befassten.

Obwohl wir im Voraus Slots in Nuuk reserviert hatten, wurden unsere Flugpläne ohne wirkliche Erklärung abgelehnt. Wir telefonierten, schrieben E-Mails, reichten neue Pläne ein – doch nichts führte zum Ziel. Nach Stunden des Wartens bekamen wir endlich Bescheid: Heute keine General Aviation Landungen. Warum? Wissen wir bis heute nicht. Aber genau solche Geschichten verwandeln eine Reise in ein echtes Abenteuer, und machen sie zum Stoff für einen Fachmagazin-Artikel.



Der mächtige Eisfjord von Ilulissat.

Immerhin meinte Fortuna es gut mit uns bezüglich Übernachtung: Wir ergatterten das letzte Familienzimmer im Best Western Hotel. Das Kinderklappbett war zwar eher kurz und hart, dafür belohnte der Ausblick von der Dachterrasse mit einem weiteren atemberaubenden Panorama auf das bunte Ilulissat.

Eigentlich wollten sich unsere Crews in Nuuk trennen – die Remsa Air Richtung Heimat, die Dinosaur Airlines weiter nach Florida. Da das nicht klappte, verabschiedeten wir uns eben in Ilulissat – getreu dem Motto:

**«*Abentener findet,
wer unterwegs bleibt*»**

Leg #6: Ilulissat (BGJN) – Reykjavik (BIRK) // 04:17

Wenn einem bewusst wird, welche Strecken und die damit verbundenen Herausforderungen und potenziellen Gefahren vor einem liegen, fühlt sich so ein Abschied auf dem Apron ganz anders an als nach einem gewöhnlichen Bürotag. Die Vorbereitung auf das bevorstehende Non-Stop-Leg bis Island war geprägt von Vorfreude und Respekt, während die andere Crew mit einem Tankstop in

Narsasuaq schliesslich Goose Bay in Kanada ansteuerte. Der Flug zurück nach BIRK gestaltete sich ausgesprochen entspannt; die Arbeitslast auf den verschiedenen Control-Frequenzen war überschaubar. René und ich hatten unsere Routine inzwischen perfektioniert – sei es bei der Planung, im Flug oder nach der Landung. Die Cessna 340A wurde immer mehr zu unserem persönlichen Airliner, und für mich war klar: Der nächste Schritt in meiner fliegerischen Entwicklung ist ein Muss – IFR! Dutzende Stunden im Cockpit boten Gelegenheit, vieles von René über die IFR-Fliegerei und die Besonderheiten der Cessna 340A zu lernen. Nach den Erlebnissen in Grönland war der IFR-Funk fest in meinen Händen, und mein Kindheitstraum von der Airline Pilotin wurde auf eine Art zur gelebten Realität.

Zurück in Reykjavik angekommen, zeigte der Handling Agent mittlerweile echtes Verständnis dafür, dass nach der Landung erst die menschlichen Bedürfnisse Vorrang hatten – noch vor Tanken, Zoll und all den formellen Dingen. Nachdem sowohl die Zollbeamten als auch unser Flieger bestens versorgt waren, bezogen wir erneut das vertraute Hotel Natura direkt am Flugplatz und genossen einen Abend in der Sonne – diesmal reichte ein einfacher Pullover, die Lammfelljacke blieb im Gepäck.



Leg #7: Reykjavik (BIRK) – Wick (EGPC) // 03:38h

Am nächsten Morgen folgte das gewohnte Ritual, nur in umgekehrter Reihenfolge: Flieger für den nächsten Abschnitt vorbereiten, ein kurzer Abstecher zum Zoll, ein letzter Toilettengang vor Schottland – und dann ab ins Cockpit. Nebenbei funkte ich, während ich noch das iPad anbrachte: «Reykjavik Ground, HB-LPP, good day, on apron north with information Charlie, request start-up.» «HB-LPP, Reykjavik Ground, good day, you are cleared IFR to EGPC, routing as filed, climb 5000ft, QNH 1011, Squawk 4126» – ähm... damit hatte ich jetzt ehrlich nicht gerechnet, und notiert hatte ich natürlich auch nichts! Mein Blick wanderte panisch zu René, der mir mit einem Grinsen und einem Schulterzucken signalisierte: «Mach schon!» Also stammelte ich alles ins Mikrofon zurück, was mir noch im Kopf herumschwirrte. Funkstille. Vor meinem inneren Auge sah ich bereits den Apron Controller, wie er sich vor Lachen den Bauch hielt... Doch dann ertönte: «HB-LPP, readback

correct, start-up approved. Call me back when ready for taxi.» Juhui! Die Freude war riesig, fast wie bei einem Kind an Weihnachten – und ich bin sicher, viele Leser können dieses Gefühl bestens nachvollziehen. Omnidirectional Departure, Route joinen, Flightlevel 210 – dreieinhalb Stunden, die uns mit jedem Kilometer näher Richtung Heimat trugen. Das Gefühl, solch einen Flug zu geniessen, ist schlicht unvergleichlich. Zumal wir an Bord echten Blechkapsel-Kaffee schlürften – das Sahnehäubchen für unsere Fliegerseelen.

Die Begrüssung in Wick durch unsere Freunde von Far North Aviation war herzlich, auch wenn die 23 Grad an diesem herrlichen Tag für das sonst kühle Klima fast schon eine Zumutung für die Einheimischen waren. Wir genossen die Wärme umso mehr, hatten wir doch vor Kurzem noch zwischen Eisbergen gefroren – kaum zu glauben! Tanken, Flieger abdecken, mit dem Shuttle ins Hotel, ein Aperitif zur Einstimmung und das Teilen frisch erlogener Geschichten – diesem liebgewonnenen Ablauf wurde bei unserem zweiten

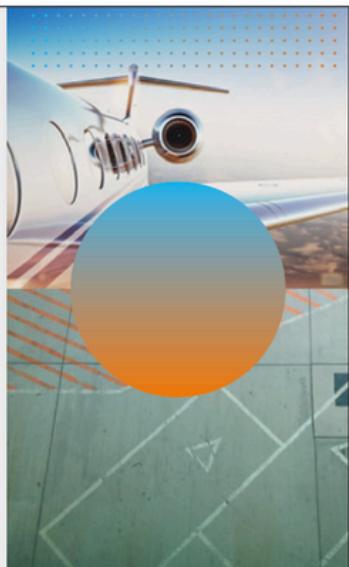
Offizieller Versicherungspartner der AOPA

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

Wick-Besuch kein Abbruch getan. Diesmal bescherte uns zudem ein langer, sonnenverwöhnter Abend einen Abstecher in einen ruhigen Park. Natürlich liessen wir es uns nicht nehmen, zuvor im „Bord de l'eau“ einen weiteren, köstlichen Hummer zu geniessen. Dabei kamen wir mit zwei deutschsprachigen Herren ins Gespräch – das Design des Pullovers eines von ihnen war ein verräterisches Zeichen: Piloten. Da unsere Reise kurz vor dem AirVenture 2025 in Oshkosh stattfand, trafen sich in Wick viele Atlantiküberquerer. Auch unsere neuen Bekannten waren darunter: Zwei Deutsche, angereist aus Österreich, unterwegs in einer Cessna 172 mit Dieselmotor! Für ihre Reise nach Wick hatten sie sechs Stunden gebraucht, das morgige Leg nach Island würde ganze zehn Stunden dauern. – ZEHN! Knapp über dem Wasser! Mit einem Treiber! Hut ab vor so viel Ausdauer und Abenteuergeist – eine Skyhawk, unter dem Wetter, über diese Strecken zu bewegen, ist eine ganz eigene Liga.

«*Mit jedem Tag wuchs das Gefühl, der Heimat immer näher zu kommen – und gleichzeitig die leise Wehmut, dass diese „Once in a lifetime“-Expedition langsam ihrem Finale entgegenging. »*



Gognac "on iceberg"

Leg #8: Wick (EGPC) – Dortmund (EDLW) // 03:13h

Endspurt. Kontinentaleuropa ruft – und heute hat es uns wieder. Der Flug? Gefühlt ein Wimpernschlag. Kaum abgehoben, schon tauchten wir in den dichten, geschäftigen Luftraum von Schiphol ein. Die Controller? Kurz angebunden, präzise, fast autoritär. Der Funk klang zum Teil wie eine Auktion bei Sotheby's – schnell, fordernd, ohne offensichtliches Bedürfnis nach Einatmen. Es herrschte Hektik in der Luft. Und ich? Ich liebte jede Sekunde davon.

René, mein wandelndes Luftfahrtlexikon, erklärte mir, dass grosse Flughäfen selten nach Standardverfahren anfliegen lassen – stattdessen gibt's Vektoren, direkt vom Approach. Und tatsächlich: Der Controller nahm uns schnörkellos auf den ILS für Runway 24. Effizienz pur.

Dann dieses Bild: Eine einzelne Regenwolke, wie gemalt, schwebte vor uns – und befeuchtete zielsicher nur die Piste 24. Eine kostenlose Flugzeugwäsche, direkt in den Landegebühren enthalten. Besser geht's nicht.

Zum Abschluss gönnten wir uns eine letzte Nacht in Dortmund. Kulinarisch gekrönt vom Restaurant Sachte – ein echtes Must Eat! Das Heimweh? Hielt sich noch angenehm zurück. Vielleicht, weil der Himmel über Europa einfach zu schön war, um schon loszulassen.

Leg #9: Dortmund (EDLW) – Grenchen (LSZG) // 01:38h

Es war ein seltsam vertrautes Gefühl, plötzlich wieder von lauter deutschsprachigen Stimmen umgeben zu sein. Dortmund – ein kompakter, überschaubarer Flughafen, von dem aus Sonnenhungrige in alle Himmelsrichtungen starten. Das Handling: unkompliziert, der Zoll: freundlich und flott – alles lief wie am Schnürchen. Für unser letztes Leg hatte René noch einen Trumpf parat. «Hast du das Germinghausen 1U Departure studiert?» Klar doch, gerade noch (etwas holprig) die Clearance dafür eingeholt. Auf Piste 24 hoben wir ab, der Himmel nahezu wolkenlos. Kaum war der Steigflug stabil, tönt es in meinem Headset: «Your control, Flight Director verteidigen.» Ich durfte fliegen! Die Abflugroute

mit dem Flight Director auf dem Garmin GI275 zu verfolgen, war wegen des Parallaxenfehlers noch kniffliger, als es für einen Rookie eh schon ist. Doch das Gefühl, eine so eindrucksvolle Maschine zu steuern, lässt sich kaum in Worte fassen. Meine Hände waren feucht, die Anspannung in jedem Muskel spürbar. «Jetzt blass keine Kapirolen, Corinne – sonst war das das letzte Mal!» ermahnte ich mich gedanklich. René unterstützte mich in den Steigkurven, danach durfte ich einige Minuten händisch straight and level fliegen. Sobald der Autopilot übernahm, war mein Grinsen nicht mehr aus dem Gesicht zu bekommen – und vermutlich auf allen der neun (!) folgenden Radar Control Frequenzen «hörbar». Der Flug verging wie im Flug, die Frequenzen wurden immer voller, je näher wir Zürich kamen. Und dann erlebten wir, wovon viele berichten: Zürich liess uns einfach nicht sinken. Schon fast in der Schweiz, aber immer noch auf FL210 – ein echtes Geduldsspiel im dichten Luftverkehr.

Ich sammelte mein gestärktes Rückgrat und bat die freundliche Controllerin energisch, uns endlich das Sinken zu erlauben – es war höchste Zeit! Endlich durften wir sinken, doch die nächsten 12 Minuten waren ein wilder Frequenz-Marathon: Sieben unterschiedliche Frequenzen später fühlte ich mich selbst wie Controller im Dauerlauf. Als krönenden Abschluss hatte ich nochmals ordentlich Stress am Mikrofon. Wirklich, wie schaffen IFR-Piloten so eine Funk- und Koordinationsorgie ganz allein? Der Respekt für die IFR-Fliegerei blieb – und wuchs noch weiter.

Inbound WIL, wie erwartet zu hoch, baten wir Bern Approach um ein paar Vektoren, um die überschüssige Höhe loszuwerden. Fast im Anflug auf Grenchen, wurden wir mit einem Orbit beauftragt – wir hätten sonst einen Single Engine Traffic im IFR-Approach überholt! So etwas hatte ich mit meiner kleinen Piper Archer noch nie erlebt, da heisst's höchstens «Very slow single on final». Zur Feier unserer Rückkehr auf den Grenchner Boden gab's statt dem klassischen Water Salute einige kräftige Windböen – ein echtes Willkommensständchen. Nach neun Tagen, fünf Ländern, drei Zeitzonen, 33 Stunden in der Luft und rund 10'000 Kilometern hiess es:

Wir sind zurück! Der einzige Defekt an der HB-LPP nach dieser Reise war der Tourenzähler des linken Motors; die HB-LZC flog weiter problemlos nach Florida und wieder zurück, landete drei Wochen später mit einem kleinen Transponder-Defekt – ansonsten schnurrten die Flieger wie echte kleine Airliner.

Was bleibt, ist ein schlichtes **DANKE**. Danke für dieses einmalige Abenteuer! Und danke fürs Lesen meiner Eindrücke. Und jetzt hör ich auf zu schreiben, denn ich muss mich jetzt wieder meiner IFR-Theorie widmen 😊

Infos, Tipps und Learnings:

GAR: General Aviation Report

(<https://www.submit-general-aviation-report.service.gov.uk/welcome/index>), benötigt jeweils für Ein- und Ausflug UK.

NIEMALS VERGESSEN!

- Die Vorbereitung eines IFR-Reisefluges ist wesentlich weniger komplex und zeitintensiv als ein vergleichbarer VFR-Reiseflug. Dass Luftraumstrukturen wenig bis gar nicht berücksichtigt werden müssen, ist eine grosse Vereinfachung.
- IFR-Radiotelefonie ist international wirklich standardisiert, während VFR-Infofrequenzen von Land zu Land Spezialitäten und Eigenheiten aufweisen
- Der Controller ist dein Freund und dazu da, dir zu helfen und dich sicher von A nach B zu bringen
- Wer um Unterstützung bittet, erhält diese. Egal in welchem Land, in welcher Sprache und mittels welches Mediums
- Handyvertrag vor so einer Reise prüfen und allenfalls Roamingpakete kaufen. Man telefoniert mehrmals täglich und braucht auch immer wieder Internetzugang.
- «Von der Wiege bis zur Bahre, Formulare Formulare...» Selbst im 21. Jahrhundert wird auf vielen Flugplätzen noch immer mit Papierformularen gearbeitet. Geduld und Stift sollten immer dabei sein.
- Der Geist kann dem schnellen Reisen des Körpers fast nicht folgen. Das Verarbeiten der Eindrücke hat viermal länger als die Reise als solches benötigt. Im Gespräch mit Mittätern höre ich ähnliches. Es IST ein Abenteuer!

Cessna 340A HB-LPP

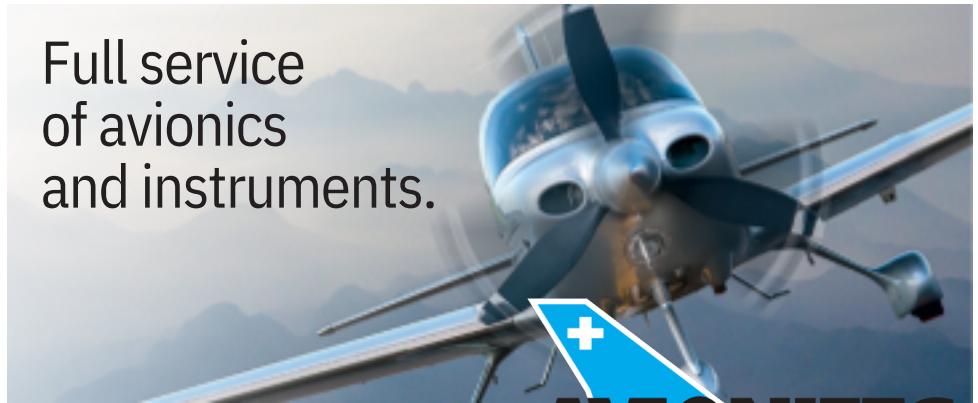
Die Cessna 340A ist eine Cabin-Class Twin und entstand als Nachfolgerin der erfolgreichen 310. Zwischen 1972 und 1984 wurden total 1351 Stück gebaut.

- Baujahr: 1980
- Motoren: RAM IV (modifizierte Continental TSIO-520-NB)
- Leistung: Jeder Motor hat eine Leistung von etwa 335 PS
- Top Speed: 244 kn (281 mph) in 20.000 ft
- Cruise Speed: 172 kn (198 mph) in 25.000 ft
- Stall Speed: 71 kn (82 mph) (Landing configuration) CAS
- Reichweite: 1.405 nm (1.617 mi) in 10.000 ft (wirtschaftlicher Reiseflug)
- Dienstgipfelhöhe: 29.800 ft
- Steigrate: 1.650 ft/min auf Meereshöhe
- Startlauf bis 50 ft: 2.175 ft
- Landestrecke aus 50 ft: 1.850 ft
- Sitzplätze: 6 (inkl. Pilot)
- Spannweite: 11,63 Meter



- Länge: 10,39 Meter
- Höhe: 3,84 Meter
- Komfort: Druckkabine, Klimaanlage, Club Seating
- Sicherheit: FIKI (Full De-Ice), dank beheizter Scheibe, Hot Props und Boots an allen Leading Edges

Full service
of avionics
and instruments.



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

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

AVONITEC

www.avonitec.ch

Avgas 100LL-Versorgung in Europa bis 2032 gesichert

Während die EU-Verordnung 1272/2008 die Produktion von Avgas mit dem Zusatzstoff Tetraethylblei (TEL) nach Mai 2025 offiziell einschränkte, bedeuteten Verzögerungen in Brüssel, dass die Produktion vorübergehend fortgesetzt wurde.

Diese Unsicherheit ist nun beseitigt. Der Antrag von Shell auf Fortsetzung der Produktion von Avgas 100LL wurde vom REACH-Ausschuss der EU mit überwältigender Mehrheit angenommen: 26 Stimmen dafür, eine Enthaltung und keine Gegenstimme. Diese Entscheidung schafft eine solide Rechtsgrundlage für die weitere Versorgung mit 100LL mindestens bis April 2032. Zwei weitere Hersteller, Warter Fuels und Trafigura, haben ähnliche Anträge gestellt, und es werden keine Überraschungen erwartet, wenn in den kommenden Wochen darüber entschieden wird.

Dieses Ergebnis ist das Resultat jahrelanger koordinierter Lobbyarbeit der IAOPA Europe zusammen mit Europe Air Sports, ERAC und GAMA. In gemeinsamen Erklärungen wurde die Notwendigkeit realistischer Übergangsfristen, die begrenzten Umweltauswirkungen der geringen Kraftstoffmengen der allgemeinen Luftfahrt und die Bedeutung einer Abstimmung der europäischen Ausstiegsphase mit der Einführung von bleifreiem Flugbenzin in den USA betont.

Diese Entscheidung verschafft zwar eine Atempause, doch der Übergang zu bleifreiem Flugbenzin bleibt unerlässlich – so wie er vor Jahrzehnten im Automobilsektor erfolgreich vollzogen wurde.

Sorgenkinder Antwerpen und Ostende

Gleichzeitig bestehen weiterhin lokale Herausforderungen. Im März verboten die Flughäfen von Antwerpen und Ostende plötzlich die Landung von Flugzeugen, die 100LL verwenden, und führten dafür Umweltgründe an. Diese Entscheidung

« Dieses Ergebnis ist das Resultat jahrelanger koordinierter Lobbyarbeit der IAOPA-Europe zusammen mit Europe Air Sports, ERAC und GAMA. »

zwang die dort stationierten Flugzeuge zur Verlegung und beeinträchtigte einen Grossteil der lokalen GA-Flotte. Die AOPA Belgien hat mit Unterstützung der IAOPA Europe diese Massnahme angefochten und darauf hingewiesen, dass die EU Avgas 100LL ausdrücklich bis 2032 zugelassen hat. Erfreulicherweise hat Ostende kürzlich wieder Slots eingeführt und sogar die Kraftstoffversorgung wieder aufgenommen, während in Antwerpen weiterhin Beschränkungen gelten.

Die IAOPA wird sowohl den europäischen Rechtsrahmen als auch die lokalen Flughafenpraktiken weiterhin beobachten, um sicherzustellen, dass Piloten der allgemeinen Luftfahrt Zugang zu dem von ihnen benötigten Kraftstoff haben – und gleichzeitig auf einen reibungslosen und realistischen Übergang zu bleifreien Alternativen hinarbeiten.

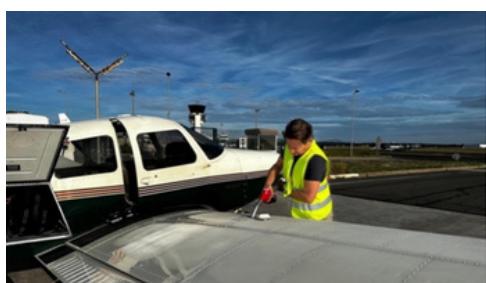


Bild Patricia Siebenmann

AOPA Slovenija begrüßt Mitglieder in Slovenske Konjice (LJSK)

Die AOPA Slovenija freut sich darauf, den Flughafen Slovenske Konjice (LJSK) als ihre Home Base zu bezeichnen. AOPA-Mitglieder geniessen bei Vorlage eines gültigen Crew Member Certificates den Erlass der Flughafengebühren. Zu den weiteren Vorteilen für Mitglieder am LJSK gehören Rabatte auf 100LL-Kraftstoff, Flugzeugwartung und CAMO-Dienstleistungen durch Pico EASA-zugelassene Organisationen sowie ermässigte Preise für kurz- als auch langfristige Hangar- und Aussenparkplätze.

LJSK bietet auch eine breite Palette von Luftfahrdienstleistungen an: eine Flugakademie bis zum ATPL-Level, Musterberechtigungsausbildung für Airbus A320 und A330 sowie Flugzeugproduktionsanlagen und vieles mehr. Piloten, die Slowenien besuchen, finden in LJSK nicht nur einen einladenden AOPA-Hub, sondern auch einen Full-Service-Flughafen mit ausgezeichneten Einrichtungen sowohl für die Ausbildung als auch für Privatflüge.

Mehr Informationen unter folgenden Links: [AOPA Slovenia](#) und [Pico Aviation](#) (Slovenske Konjice Airport)



*«Keine Flughafengebühren für
AOPA-Mitglieder in Slovenske
Konjice LJSK.»*

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](#)

Latest News

Das Aus für Halon-Feuerlöscher in der Luftfahrt kommt zum Jahreswechsel – aber was machen wir danach?

Text: Michael Erb (AOPA Deutschland) und Roland Kaps-Becker (AOPA Switzerland)

Eigentlich würden wir immer gerne auf einfache Fragen auch einfache Antworten geben, selbstverständlich auch in diesem Fall: Welchen Feuerlöscher kann man in einem Flugzeug installieren, wenn die Halon-Feuerlöscher nach dem 31.12.2025 verboten sind?

Leider ist das nicht so einfach, die Hüter der europäischen Richtlinien und die Experten in den Beratungsgremien der EASA sind sich noch nicht abschliessend einig.

Hintergrund

Halon ist ein Löschmittel, das für den menschlichen Organismus relativ unschädlich ist und deshalb auch bei der Verwendung in engen Flugzeugkabinen sehr beliebt war. Allerdings wurde schon 1987 von den Vereinten Nationen festgestellt, dass Halon die Ozonschicht schädigt und zum Triebhauseffekt beiträgt.

Von der Generaldirektion für Umwelt der Europäischen Kommission wurden deshalb schon 1988 Obergrenzen für die Produktion von Halon beschlossen, dazu kamen immer weitere Restriktionen. Für die Luftfahrt gab es Ausnahmen, solange keine für die Gesundheit zumutbaren Alternativstoffe zur Verfügung standen. Im Frühjahr 2025 wurde dann verkündet, dass Halon zum Jahresende 2025 auch nicht mehr in Feuerlöschnern von Flugzeugen verwendet werden darf. Die Nachricht hat uns Verbände dann über die europäische Agentur für Flugsicherheit EASA mit einer gewissen Verzögerung erreicht. Das BAZL hatte im April eher versteckt unter "Technik News" eine Notiz hinterlassen. Sie beziehen sich auf den Anhang 2.11 der nationalen Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung (ChemRRV). Punkt 2.2 dieser Verordnung führt interessanterweise

u.a. Ausnahmen für eigene Fahrzeuge auf – warum nicht auch eigene Flugzeuge? In der vierten Ausnahme heisst es zudem "wenn die Sicherheit von Personen in Flugzeugen, in Spezialfahrzeugen der Armee oder in Atomanlagen nach dem Stand der Technik der Brandverhütung ohne den Einsatz ozonschichtabbauender oder in der Luft stabiler Löschmittel nicht ausreichend gewährleistet ist;...". Ist damit die fehlende Verfügbarkeit von flugzeugtauglichen Feuerlöschnern ohne Halon in der Schweiz ebenfalls gemeint? Diesen Fragen werden wir als AOPA Switzerland nachgehen.

Was bedeutet das für uns in der GA?

Gemäss der Vorschrift NCO.IDE.A.160 der Verordnung (EU) 2018/1975 müssen die sog. „ELA1“ Flugzeuge mit einer Masse von 1200kg und darunter nicht mit einem Feuerlöscher ausgerüstet sein. ELA1 Flugzeuge betrifft die Neuregelung nur dahingehend, dass ein freiwillig installierter Halon-Feuerlöscher jetzt ausgebaut und entsorgt werden muss. Wir sind der Meinung, dass man das bereits vor Jahren produzierte Halon auch noch sehr gut für einige weitere Jahre in den Feuerlöschnern hätte belassen können, ohne dass das der Umwelt geschadet hätte. Aber offenbar besteht der Gesetzgeber auf einem anderen Ansatz und dem sofortigen Austausch.

Die schwereren Flugzeuge mit mehr als 1200kg MTOM betrifft das Halon-Verbot hingegen voll, denn sie müssen gemäss den NCO-Vorschriften einen Feuerlöscher an Bord haben. Halonfrei, aber was für einen? Wenn es nur so einfach wäre. Nur für die komplexen Flugzeuge im Werkverkehr (Teil-NCC, geregelt in AMC1 NCC.IDE.A.205) und

im gewerblichen Flugbetrieb (Teil-CAT) gibt es spezifische Anforderungen an Feuerlöscher. Die allermeisten Flugzeuge unserer AOPA-Mitglieder werden nach Teil-NCO eingesetzt, und hier gibt es keine eindeutigen Vorgaben.

Wie angekündigt, gehen hier die Ansichten recht weit auseinander:

- Unserer Meinung nach sind Feuerlöscher in kleinen Flugzeugen nicht fest installiert, damit dürfen in nicht-gewerblichen und nicht-komplexen Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt auch handelsübliche Feuerlöscher verwendet werden, die den Anforderungen der Norm EN3 für europäische Standard-Feuerlöscher entsprechen. Wenn man also einen dieser Feuerlöscher mitführt, wie sie auch im Haushalt oder im Strassenverkehr verwendet wird, dann sollte man legal auf der sicheren Seite sein. Im Baumarkt gibt es die ab CHF 25 zu kaufen, ausgelegt sind die aber typischerweise für einen Brand eines Autos und zur Brandbekämpfung im Freien. In einem engen Cockpit kann ihre Verwendung durchaus problematisch sein, denn ihre Inhaltsstoffe sind toxisch.
- Eine andere Meinung vertritt jedoch den Standpunkt, dass alle Systeme und Geräte, die im Flugzeug fest installiert sind - und das wären zumindest die Halterungen der Feuerlöscher - auch nach Luftfahrt-Normen zugelassen sein müssen. Und wenn die Halterung fest eingebaut ist, dann muss auch der darin fixierte Handfeuerlöscher zugelassen werden.

Die EASA verweist als 'Guidance' (übersetzt auf Deutsch also 'Anleitung' oder 'Orientierung', nicht Verpflichtung) auf den US-Standard für Feuerlöscher der Kategorie 'UL 2B:C', der grob zusammengefasst bis zu Kabinengrößen von 5,66 m³ verwendet werden kann. Die verwendeten Löschmittel sind bei diesen Luftfahrt-Feuerlöschnern weniger toxisch als bei den handelsüblichen im Haushaltsbereich.

Kriege ich einen halonfreien Feuerlöscher?

Na klar, bei Sicherheit sollte man eigentlich nicht sparen. Aber das grosse Problem ist: Diese luftfahrtzugelassenen Feuerlöscher sind derzeit bei den meisten europäischen Flugbedarfshändlern entweder nicht lieferbar oder nur zu horrenden Preisen von über €1500 pro 1,4kg-Flasche (in der Schweiz online gar nicht auffindbar). In den USA kosten sie hingegen nur ca. \$250. Wir erwägen über die IAOPA auch Sammleinkäufe für unsere Mitglieder über den Handel zu organisieren, wissen aber nicht, wie weit man damit die Preise drücken kann. Sie können sich in der Zwischenzeit schon mal mit Ihrer CAMO/CAO zu allfälligen Lösungsansätzen aus deren Perspektive in Verbindung setzen.

In diesem Zusammenhang kann man sich als Pilot einmal intensiv mit den Notverfahren im Falle eines Brands im Cockpit auseinandersetzen, die stehen ausführlich im Flughandbuch unter den Notverfahren.



Grob zusammengefasst:

- Entsteht ein Brand im Motorraum, so ist das Brandschott zu schliessen, um die Verbreitung von Flammen und Brandgasen in der Kabine zu verhindern, der Feuerlöscher im Cockpit hilft da nicht.
- Entsteht ein Brand im Cockpit, zumeist in der Avionik, dann hilft das Schliessen des Brandschotts zum Motorraum natürlich nicht. Es sollten rasch die Sicherungen aller elektrischen Verbraucher abgeschaltet werden, bis das Feuer – hoffentlich sehr schnell – erstickt ist und erlischt. Der Einsatz eines Feuerlöschers, mit welchem Löschmittel auch immer, ist innerhalb eines engen Cockpits nicht nur für die Atmung der Menschen an Bord eine schwere Belastung, auch für die Avionik ist der Einsatz von Schaum oder Pulver eine Herausforderung. Ein Avionikbrand und Löschversuche mit Pulver oder Schaum sind besonders dann kritisch, wenn man die Instrumente zum Fliegen in Wolken noch dringend benötigt. Deshalb sollte man sich den Einsatz von Feuerlöschern als „Ultima Ratio“ der Brandbekämpfung in einem engen Cockpit schon einmal in Ruhe und am Boden sehr gut überlegen. Auf jeden Fall sollte man den Feuerlöscher erst einmal sehr sparsam mit kurzen Sprühstößen einsetzen und nicht sofort die ganze Flasche entleeren, auf jeden Fall so schnell wie möglich landen und die Kabine lüften.

Zum Glück sind solche Brände der Avionik recht seltene Ereignisse. Ein viel grösseres Risiko geht unserer Meinung nach von einem Brand von Tablet-Computern oder Mobiltelefonen aus. Deshalb wäre es sinnvoll, rein freiwillig in eine feuerfeste Tasche und Handschuhe zu investieren, um solche Brände der Kleinelektronik zu bekämpfen. Die gute Nachricht: Beides erhält man im Internet Versandhandel für zusammen unter CHF40.

Sie finden diese unklare Situation unbefriedigend? Wir leider auch. Aber wir sind für Sie am Thema auf europäischer Ebene mit unseren Kollegen der IAOPA Europe und auch mit dem BAZL. Sobald wir uns eine abschliessende Meinung zu den rechtlichen Aspekten und zur Frage luftfahrt zugelassener oder normaler Feuerlöscher gebildet haben, werden wir aktuell darüber auf der AOPA-Website und per Newsletter berichten.

Mitgliederinserate

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

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

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

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

Hangarplatz in Grenchen

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

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

30.08.2025

Verkauf: Transportanhänger mit Strassenzulassung

Auflaufbremse, Licht,

el. Seilwinde 12V / 2 verstaubare Alu-Auffahrrampen

Konstruiert für Flywhale und Helikopter Exec 90,

universell anpassbar dank Holzplattform.

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

Spurbreite Rampen: ca. 230 cm

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

Zuladung 430 kg, Gesamt 700 kg

Preis: VB CHF 3900.-



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

20.08.2025

ROBOTOW Manöverierhilfe mit Zubehör für Leichtflugzeuge

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

Original Adapter für TB20, TB21 fehlt, aber Adapterpins enthalten

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

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

Pb-Akkupack18V: Zellen defekt, sind leicht zu ersetzen

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

Detailliertes Ausschreibungsblatt anfordern bei: bruno_stocker@bluewin.ch
20.08.2025

Halter gesucht Piper Meridian PA46T-500

Homebase: LSZF, Hangar 7

Jahrgang/Flugstunden: 2009, 2'350 h

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

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

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

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

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

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

24.07.2025

Zu verkaufen: Neuwertige Mygoflight iPad Beinhalterung

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

Siehe Videoclip

Preis CHF 150,00

Peter Spiller Email: p.spiller@bluewin.ch

20.07.2025

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

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

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

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

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



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

Zu Verkaufen: Fabrikneues Bose Aviation Headset A30 mit Bluetooth

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

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

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

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



Reiseflugzeug sucht Mitbesitzer

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

Standort der Cessna ist Grenchen.



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

Piper Malibu Mirage 1/4 Anteil



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

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

SUCHE

Suche Garmin GNS430 & GNS530 & King KX165A

Angebote unter 0763620709, Rudolf Burgstaller
19.05.2025

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

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

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

Interesse an einer TBM?

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

Bei Interesse: fcthiel@me.com

Cirrus SR22T GTS für Schweizer Käufer

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

Weitere Infos auf mackh.com/cirrus

Zu Vermieten

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

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

Bücker 131 APM HB-UUY zu verkaufen

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

Kontakt: HBUUY@gmx.ch

Zu verkaufen:

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

Felix Feller

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

Bester Flugsimulator „ELITE“

Dem Meistbietenden abzugeben inkl. Gestell.

Pierre Schaeerer

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

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

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



Bei Interesse: 076-372 4347

Beechcraft Debonier - 1/6 Anteil

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

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

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

Cruise 135knt, 5.5h Endurance

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

Kontakt: 079 202 7801

Zu Verkaufen / Halteranteil 25% Cirrus SR22TN

25% Anteil Cirrus SR22TN Turbo G3 zu verkaufen,
hangariert in Zürich, technisch auf neuestem Stand,
neu lackiert, LED-lights, digital fuel quantity indications

Beringer Brakes, 4-Blatt Prop., komplett new

Garmin Avionics, 2 x G500xti, GTN750/650,

Iridium Datalink etc.,

remanufactured Motor Null Stunden, CHF 85'000.--

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

Halteranteile

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

G1000 Avionik, Autopilot KAP140,

TKS-Enteisungsanlage, O2,

Standort LSZF – stets hangariert

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

Rückstellungen TBO und LEP vollumfänglich vorhanden.



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

Kontakt: DA42@bluewin.ch

Gesucht

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

Angebote an Ruedi Burgstaller, service@wingscout.net, 076 362 0709 - vielen Dank !

Piloten-Eigentümer gesucht

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

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

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

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

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

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

