



AOPA SWITZERLAND

# POSITION REPORT

Ausgabe 295 – Frühling 2026



« Die Junkers A50 Heritage  
ist kürzlich auf dem zugefrorenen  
St. Moritzer See gelandet. »



# Mein Fluglehrer staunte nicht schlecht...

**E**s 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: AERO 2026	10
Logbook: Flight Safety Seminar	14
Fliegerisches aus der Schweiz: Luftraum Echo	16
International News: IAOPA Regional Meeting, Information AOPA: Feuerlöscher	20
Mitgliederinserate	24

## Impressum



### Herausgeberin:

AOPA Switzerland, Albulastrasse 57, 8048 Zürich, 044 450 50 45, [office@aopa.ch](mailto:office@aopa.ch), [www.aopa.ch](http://www.aopa.ch)

### Redaktion, Übersetzung & Korrektorat:

Patricia Siebenmann, [patricia.siebenmann@aopa.ch](mailto:patricia.siebenmann@aopa.ch) (Redaktion)

Roland Kaps, [roland.kaps@aopa.ch](mailto:roland.kaps@aopa.ch) (Korrektorat)

### Layout & E-Ausgabe:

Peggy Walentin, [peggy.walentin@aopa.ch](mailto:peggy.walentin@aopa.ch)

Erscheint alle 4 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.



« Die Piper M700 Fury  
mit einem netten Upgrade. »

## Editorial

### Liebe AOPA-Mitglieder, liebe Supporter und Supporterinnen

#### Alles neu macht der Mai

Das erste Trimester 2026 ist zwar schon vorbei, und der Frühling beglückt oder "belästigt" uns mit seinen verschiedenartigen (Wetter-) Facetten. Die unterschiedlichsten Freuden und Leiden der General Aviation halten uns bei der AOPA Switzerland auch im neuen Jahr auf Trab. Mein Anspruch ist es, dass unsere Arbeit für die Mitglieder auf nationaler und internationaler Ebene auch nach dem Wechsel im Präsidium mit Elan weitergeführt werden. Dafür braucht es kein Glück, sondern viel mehr ein offenes Ohr für Eure Anliegen und GA-Erlebnisse. Und gar revolutionär neu ist es auch nicht. Gerade im Austausch mit der EASA zeigt sich jedoch, dass sich kontinuierliche Beharrlichkeit und Überzeugungskraft auszahlt. Die (hoffentlich) nun endliche Geschichte des Feuerlöschers lässt grüssen...

Die enge und freundschaftliche Zusammenarbeit mit anderen AOPA-Vertretern aus Europa ist zur Ausrichtung des Kompasses und zur Schärfung der Argumentation immer wieder hilfreich. Die monatlichen Meetings der «IAOPA Europe Coordination Group», die wir vor rund einem Jahr ins Leben riefen und ich leite, sind hierfür ein sehr willkommenes Gefäss.

Bei den Einschränkungen der Avgas-Verfügbarkeit an zwei Flugplätzen in Belgien konnten wir uns so schnell koordinieren und unser Netzwerk zur Unterstützung der dortigen GA aktivieren. Dies hat zumindest teilweise auch Früchte getragen.

Über die Zusammenarbeit mit anderen Verbänden in der Schweiz und in Europa, aber auch unseren Vertreter bei ICAO können wir immer auch wieder Fortschritte erzielen. Diese sind leider zu oft wenig revolutionär, bringen uns aber doch die eine oder andere Erleichterung.



An einem grösseren «Brocken» sind wir auf europäischer Ebene mit vereinten Kräften dran. Das wird aber noch einige Zeit benötigen, nach der wir hoffentlich von gutem Ausgang berichten können.

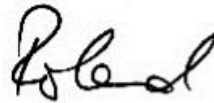
«*Mein Anspruch ist es, dass unsere Arbeit für die Mitglieder auf nationaler und internationaler Ebene auch nach dem Wechsel im Präsidium mit Elan weitergeführt werden.*»

## «Neues Jahr – neues Glück»?

Glück ist insbesondere in der Luftfahrt kein praktikabler Begleiter... Dem Glück ist eben inhärent, dass die für die Fliegerei nötige Planbarkeit & Zuverlässigkeit nicht vorhanden sind. Wer von Euch hat sich nach einem Flug schon mal gedacht «Glück gehabt»? Ich kann mich da nicht ausschliessen. Um eben nicht dem Glück, sondern gezielten Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit unserer Flüge Vorschub zu leisten, organisieren wir jedes Jahr das Flight Safety Seminar. Dass es nicht zu mehr Flugkollisionen kommt, ist gefühlt oft eher dem Glück zu verdanken. Das heisst nicht (nur), dass Piloten Luftraumüberwachung zu wenig strukturiert angehen. Das menschliche Wahrnehmungsvermögen hat schlicht und ergreifend seine (physiologischen) Grenzen. Die FAA geht in einer Studie davon aus, dass wir mit «See and avoid» nur etwa die Hälfte des anderen Luftverkehrs um uns herum erkennen. Da ist also in der Regel noch einiges an Blech und Tüchern um uns herum, von dem wir zu wenig Ahnung haben. Deshalb engagieren wir uns aktiv mit anderen Verbänden der GA und Drohnen im BAZL-Projekt «FASST-CH» zur elektronischen Sichtbarkeit (e-conspicuity).

Das Wetterglück war uns an der Aero hold. Diverse Neuigkeiten wurden in Friedrichshafen vorgestellt und sorgten mit dem breiten Ausstellungsspektrum erneut für Rekorde bei Ausstellern wie Besucherzahlen. Wir haben uns über die zahlreichen Besuche am Stand gefreut, um uns mit Euch zu verschiedenen Anliegen zu unterhalten und auch den einen oder anderen Lösungsweg aufzuzeigen.

Da der Wettergott (oder wer auch immer für Meteorologie zuständig ist) selbst zu fliegen scheint, sind wir fürs Fly Out vom 24.-29.8.26 zuversichtlich. Zumindest beim Programm überlassen wir nichts dem Zufall 😊 Denn erst recht gilt auf dem Fly Out wie bei all unseren Flügen: «Eine gute Vorbereitung ist die beste Voraussetzung für eine geniale Improvisation». Ich freue mich, Euch an der Generalversammlung in Buochs am 13. Juni zu begrüssen oder auf sonst einem Flugplatz zu treffen.



**Herzliche Grüess**  
**Roland Kaps-Becker, Präsident AOPA**  
**Switzerland**



*Nuit-St-Georges aus der Luft vom letztjährigen Fly Out.*

## News & Veranstaltungen

### Lugano Agno Fly In / 30. oder 31. Mai 2026 (Ausweichdatum)

Der Aero Club Lugano lädt in Zusammenarbeit mit dem Lugano-Airport die GA zum Fly In ein.

Anmeldung bis am 25. Mai unter diesem [Link](#) obligatorisch:

Infos zum Fly In unter [bruno.rezzonico@bluewin.ch](mailto:bruno.rezzonico@bluewin.ch) oder 079 621 65 67.



### 5. Heckradtreffen Beromünster Samstag, 13. Juni 2026

### 100 Jahre Flughafen Salzburg 20. Juni 2026, 10 bis 17 Uhr

Tag der offenen Tür und grosses Luftfahrtfest. Gegründet im Jahr 1926 feiert der Flughafen heuer sein 100-jähriges Jubiläum. Infos unter folgendem [Link](#).

### Fly In unserer Kollegen von AOPA Netherlands 4. Juli, am Flugplatz Stadtlohn (EDLS)

Viele kennen den sympathischen Flugplatz Stadtlohn direkt an der deutsch/niederländischen Grenze bereits. Falls noch nicht, gibt es jetzt eine Gelegenheit zum Kennenlernen: Der Flugplatz Stadtlohn ist der ideale Ort, zu dem auch Mitglieder anderer AOPAs eingeladen sind.

Anmelden kann man sich unter [www.aopa.nl](http://www.aopa.nl). Angeboten werden an diesem Tag spannende Vorträge, interessante Exponate und Kontakte zu netten Fliegerkollegen, aber nicht zuletzt auch, laut unserer Kollegen der AOPA Germany, leckeres Essen.

**Flugplatz Speck-Fehraltorf**  
**Openday mit Fly-In**  
**Samstag, 4. Juli 2026**  
**10 bis 16 Uhr**

Tag der offenen Tür auf dem Flugplatz Speck mit Besichtigung & Rundgängen, Flugzeugausstellung, Gastronomiebetrieb, Fallschirmsabsprünge mit Skydive Zürich, Schnupperflüge, Simulatorfliegen und grosse Besucherterrasse mit Kinderspielplatz.

Besuchen Sie uns am Samstag, 4. Juli 2026, auf dem Flugplatz Speck, Fehraltorf.

Durchführung nur bei geeigneter Witterung. Infos ab Donnerstag, 2. Juli 2026 unter <https://fgzo.ch>

**FLUGPLATZ SPECK • FEHRALTORF**

**OPENDAY**  
**SAMSTAG 4. JULI 2026**  
**FLUGPLATZ SPECK**  
**FEHRALTORF**

**★ Tag der offenen Tür**  
**Samstag, 4. Juli 2026, 10.00 – 16.00 Uhr**

Durchführung nur bei geeigneter Witterung; Infos ab Donnerstag, 2. Juli 2026 unter [www.fgzo.ch](https://www.fgzo.ch)

**★ Besichtigung & Rundgänge**  
**Flugzeugausstellung**  
**Gastronomiebetrieb**  
**Fallschirmsabsprünge**  
**mit Skydive Zürich**

**★ Schnupperflüge**  
**Simulatorfliegen**  
**Grosse Besucherterrasse mit**  
**Kinderspielplatz**  
**Fly-in für**  
**externe Piloten**

[www.fgzo.ch](https://www.fgzo.ch)

Skydive im SPECK 125 Aero-Club

**Fly and Grill Ambri, 08. August 2026**

**FLY & GRILL**  
**AMBRI AIRPORT**

**SAVE THE DATE**

**08.08.2026**

**Save the date on your agenda and be part of this great event!**

[flyandgrill.ch](https://flyandgrill.ch)

**Jubiläumsfest Flugplatz Altenrhein**  
**28. bis 30.08.2026**

Zum hundertjährigen Jubiläum des Flugplatzes gibt es ein grosses Fest mit Airshows, Ausstellungen und weiteren Attraktionen, wie eines der letzten Displays der Patrouille Suisse. // [Link](#)



## Fly In Egypt 2026 von The Flying Pharaoh 6. - 16. September

Städte: Al-Alamein, Kairo (Sphinx Airport), Luxor, Assuan und Hurghada.

Als Highlight erwartet die Teilnehmer laut dem Veranstalter ein Flug auf 2500 ft. um die grossen Pyramiden sowie die Teilnahme an der El Alamein International Airshow (8.–9. September 2026). Weitere Details und Teilnahmebestimmungen unter folgendem [Link](#).



## Electrifly-In in Bern 11. 13. September 2026



## Unsere Save The Dates 2027

**AOPA Flight Safety Seminar**  
13. März 2027

**AERO Friedrichshafen**  
14.-17. April 2027

**Fly Out**  
23.-28. August 2027

## AOPA Generalversammlung 13. Juni 2026

Samstag, 13. Juni 2026 ab 1130 Uhr. In den Räumlichkeiten der AIRPORT-BUOCHS AG  
[Anmeldung HIER](#)

## AOPA Fly Out 2026 24. - 29. August

Wir fliegen nach Dresden und besuchen Františkovy Lázně, Wroclaw und Dessau.

[MORE INFO](#)



## Reportage AERO

### Das war die AERO 2026 voller Sun`n Fun\*

Patricia Siebenmann, Geschäftsführerin AOPA Switzerland

In ihrem Rückblick haben unsere Kollegen von der AOPA Germany treffend formuliert, dass es gefühlt noch nie eine AERO gegeben hat, wo auch die Meteo sich all die Tage von der besten Seite gezeigt hat. Wir hatten nur Blue Skies und Sonnenschein von früh bis spät. Gewisse Miesepeter würden nun sagen: Bei dem Wetter kommt doch niemand an eine Messe, die sich zum grössten Teil in Hangarhallen abspielt. Das können wir mit den Rekordzahlen, geliefert durch die Veranstalter, widerlegen:

«Die AERO 2026 (22. – 25. April) – die 32. Ausgabe der globalen Leitmesse für die Allgemeine Luftfahrt, die Business Aviation und

den Luftsport – hat neue Bestmarken gesetzt. 860 Aussteller aus 50 Nationen waren auf der AEROvertreten, so viele wie nie zuvor. Auch bei den Besucherzahlen gab es ein Plus: Mit rund 37'000 Besucherinnen und Besuchern aus 88 Ländern an den vier Messetagen wurde die Zahl der Vorjahresveranstaltung (2025: 32'100) erneut deutlich übertroffen. Die Internationalität der Teilnehmenden unterstreicht die globale Bedeutung der Messe. Sie liegt bei den Ausstellern bei 54 Prozent und bei den Besuchern bei 55 Prozent.»

\*geklaunt von unseren Kollegen der AOPA Germany in Anlehnung an die SUN`n FUN Aerospace Expo, die jedes Jahr in den USA stattfindet.

Offizieller Versicherungspartner der AOPA

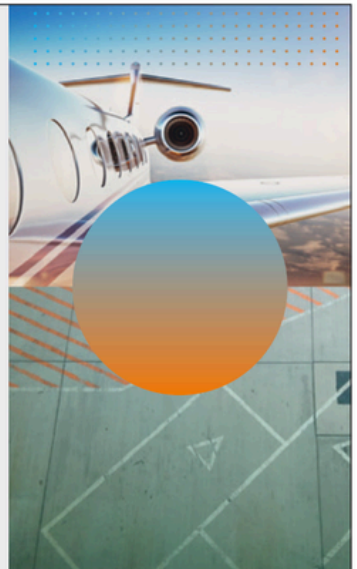
Luftfahrzeuge  
sind bei uns  
sicher versichert.



glausen + partner

Versicherungstreuhand seit 1986

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



Kurz vor der AERO 2026 wurde die Messe für die Business-Aviation EBACE in Genf Ende Mai abgesagt, was zu einem grossen Anstieg der Aussteller aus der Business Aviation führte. Die Grundfläche des Business Aviation Dome und des Static Displays mit all den Business Jets wurde um 50 % vergrössert.

## AERO = Inkubator für die fliegerische Zukunft

Aber die AERO nennt sich weiterhin auch eine Messe der General Aviation und was uns persönlich am meisten interessiert hat, war die Entwicklung in der Sustainable Aviation. Da gibt es, wie bereits in früheren Position Reports berichtet, einige sehr innovative Players aus der Schweiz. Und die waren wir in der Halle A7 besuchen. Dort standen sie, die rein elektrisch, hybrid, oder mit Wasserstoff betriebenen Projekte.



Cellsius durfte am Ende der AERO noch den Sustainable Aviation Award 2026 mit heim-nehmen.

Die AERO 2026 zeigte, dass die Luftfahrt von morgen schon heute entsteht. Sie wird leise, emissionsarm und erschwinglich. Abgerundet durch Projekte zum Umbau der Energie-Infrastruktur an Flugplätzen.

«*Besucherplus: Rund 37'000 Besuchende aus 88 Nationen – 860 Aussteller auf 95'000 Quadratmetern Fläche – Geschäftsluftfahrt war in diesem Jahr der Wachstumstreiber.*»

## Cellsius, Smartflyer und Milan.

Als Erstes waren wir bei Cellsius zu Besuch. Zur Erinnerung: Begonnen hat alles mit der e-Sling. Von 2020 bis 2022 arbeiteten 20 ETH Maschinenbau- und Elektrotechnikstudierende im Rahmen eines Fokusprojektes an der Entwicklung der e-Sling. Das auf der Sling TSi basierende Flugzeug-Kit wurde mit einem modularen Batteriesystem und einem eigenentwickelten Antriebsstrang ausgestattet. Das Elektroflugzeug ist aktuell am Ende der Flugerprobungsphase und befindet sich regelmässig in der Luft.

Darauf folgte H2-Sling, angetrieben von einem 100kW Brennstoffzellensystem. Dieses erzeugt mithilfe von gasförmigem Wasserstoff Strom, welcher den Elektromotor antreibt. Bei der elektrochemischen Umwandlung von Wasserstoff zu Strom entsteht ausschliesslich Wasser und durch die hohe Energiedichte wird zudem eine signifikante Reichweite ermöglicht.

Das neueste Projekt nennt sich Project Liquid H2. Hier wird ein auf der H2-Sling basierendes noch

effizienteres Gesamtsystem entwickelt. Dieses nutzt flüssigen Wasserstoff aus  $-253\text{ }^{\circ}\text{C}$  kalten Tanks, der über ein Wärmetauscher die Brennstoffzelle speist. Durch diese immense Energiedichte entsteht ein emissionsfreier Antrieb für nochmals signifikant höhere Reichweiten. Ein fliegerisches Ziel wurde auch bereits gesetzt: So soll mit dem Projekt Liquid H2, als erstes wasserstoffbetriebenes Flugzeug der Ärmelkanal überquert werden. Inklusive Zwischenstopp in Paris.

Smartflyer hat dieses Jahr den Flieger für ausgiebige Tests zuhause gelassen und wurde unter anderem durch Alex Schönenberger, Präsident des Electrify-In vertreten. Das Projekt schreitet mit grossen Schritten voran und der Jungferflug kommt immer näher. Das Team befindet sich derzeit mitten in den Testarbeiten, während es sich auf die Bodentestphase vorbereiten; daher wurde entschieden, sich hinter den Kulissen weiter auf die Arbeit zu konzentrieren.

Milan Aircraft ist ein junges Schweizer Luftfahrtunternehmen mit Sitz am Flugplatz Langenthal in Bleienbach (Kanton Bern). Gegründet von einem multidisziplinären Team aus Ingenieuren und Aviatikern verfolgt das Unternehmen das Ziel, ein voll praxistaugliches, batterieelektrisches Schulflugzeug für den Weltmarkt zu entwickeln und zu fertigen. Gemeinsam mit Partnern entwickelt Milan Aircraft sämtliche Schlüsselkomponenten selbst – für ein optimal abgestimmtes, industriell skalierbares Endprodukt. Mit Fokus auf leisen Flugbetrieb, rein batterieelektrischen Antrieb und höchste Systemsicherheit leistet das Unternehmen laut CEO Simon Wiedmer einen Beitrag zu einer nachhaltigeren und noch sichereren Luftfahrt.

In einem Gespräch erzählt mir Simon Wiedmer, dass es als Erstes darum ging, die Endurance festzulegen und danach das Flugzeug um den Motor herum aufzubauen. Herausgekommen ist ein relativ grosses vierplätziges Luftfahrzeug, mit

einer Flügelspannweite von 12 Metern (zum Vergleich: Eine Piper Archer hat 11 Meter), wobei die Tragflächen eingeklappt werden können und der Flieger dann noch knapp 7 Meter breit ist.



Das 1:7 Modell des Milan Aircraft an der AERO Friedrichshafen

« Smartflyer:  
Save the date für das  
Electrifly - In in Bern am 12.  
bis 13. September am  
Flughafen Bern »

## Unser Fazit über die AERO 2026

Wir wurden dieses Jahr an allen Messtagen mit interessante Anfragen und spannenden Diskussionen kontaktiert - und das inklusive Samstag, der sonst eher als Messtagen für «Fussgänger- und Schnäppchenjäger» galt. Die Internationalität unseres Verbandes macht es aus, dass wir gemeinsam mit unseren Kollegen der verschiedenen AOPAs grenzüberschreitende Themen beantworten konnten. Weiterhin grosse Themen: Ultralight-Fliegerei und Zollbestimmungen.

Dank der vielfältigen europäischen Präsenz konnten wir wiederum Florian Guillermet, dem Exekutivdirektor der EASA, zusammen mit seinem GA-Team treffen, um unsere aktuellen Vorstösse zu erläutern und einen Schritt voranzubringen.

Abgesehen von den Ausstellungen geht es bei AERO nach wie vor um die Menschen. Das Wiedersehen mit Freunden und der Gedankenaustausch haben mir einmal mehr vor Augen geführt, warum solche Messen wichtig sind. Die Allgemeine Luftfahrt mag eine kleine Welt sein, aber sie ist voller leidenschaftlicher Menschen, die wirklich etwas bewegen wollen. Vielen Dank für all die tollen Begegnungen und vor allem für das IAOPA-Stand-Team, bestehend aus der AOPA Germany, Austria, Türkei und natürlich Switzerland.



Ein Teil der IAOPA-Standcrew von links nach rechts: Christof Curati, Michael Schell (AOPA Germany), Peter Pruki (AOPA Spain), Patricia Siebenmann, Olaf Pauls und Roland Kaps-Becker (AOPA Switzerland)

## Flight Safety Seminar 2026

Peggy Walentin, Geschäftsführerin AOPA Switzerland



Roland Kaps-Becker (Präsident AOPA Switzerland)

Am Samstag, 7. März 2026, trafen sich in Lenzburg 44 Pilotinnen und Piloten zu unserem Flight Safety Seminar – und es war ein richtig gelungener Tag. Nicht nur wegen des spannenden Programms, sondern vor allem wegen der offenen, unkomplizierten Stimmung. Man hat schnell gemerkt: Hier kommen Leute zusammen, die sich wirklich austauschen wollen.

Durch den Tag führte ich gemeinsam mit unserem Präsidenten Roland Kaps-Becker. Es gab genug Raum für Fragen, spontane Gespräche und auch mal einen kleinen Exkurs – genau das, was so ein Seminar lebendig macht.

Der Einstieg mit Dr. Margit Madlener zum Thema Medical hat gleich viele abgeholt und für erste Diskussionen gesorgt. Besonders spannend war, wie praxisnah das Thema vermittelt wurde. Es ging nicht nur um Vorschriften und Untersuchungen, sondern ganz konkret darum, wie wir als Pilotinnen und Piloten langfristig fit fürs Fliegen bleiben. Themen wie Herz-Kreislauf-Gesundheit, Schlaf, Medikamente oder auch die Auswirkungen moderner Langzeittherapien zeigten eindrücklich, wie eng Gesundheit und Flugsicherheit zusammenhängen. Viele merkten dabei schnell: Oft sind es gerade die kleinen Dinge im Alltag, die einen grossen Unterschied machen.

Danach wurde es mit Wolfgang Oestreich und «Best Use von ForeFlight» sehr praxisnah – ein Thema, bei dem wohl viele direkt an den nächsten Flug gedacht haben.

In den Pausen wurde nicht nur Kaffee getrunken, sondern vor allem weiterdiskutiert. Auch beim Mittagessen ging der Austausch nahtlos weiter.



Wolfgang Oestreich (ForeFlight)

Am Nachmittag wurde der Blick dann etwas stärker in die Zukunft gerichtet. Santiago Lluçia, FASST-CH-Projektleiter für den Bereich «Future airspace and digitalization» stellte das Projekt FASST-CH vor – und da wurde es für viele besonders spannend. Im Kern geht es darum, dass sich künftig alle Luftfahrzeuge elektronisch „sichtbar“ machen sollen. Hintergrund ist ein bekanntes Problem - Das klassische «see and avoid»

funktioniert heute nur in etwa der Hälfte der Fälle zuverlässig. Mit technischen Lösungen zur elektronischen Sichtbarkeit könnte sich diese Quote deutlich verbessern.

Ziel von FASST-CH ist es deshalb, ein System zu schaffen, bei dem sich möglichst alle Teilnehmer im Luftraum gegenseitig erkennen können – egal ob klassische General Aviation, kommerzielle Luftfahrt oder auch Drohnen. Der Weg dahin ist bereits klar skizziert. Ab 2027 soll eine entsprechende Ausrüstung schrittweise verpflichtend werden, mit dem Ziel, bis etwa 2028 ein deutlich vollständigeres Verkehrslagebild für alle verfügbar zu machen.

Für uns als Pilotinnen und Piloten heisst das konkret: Wer ausgerüstet ist, trägt aktiv zur Sicherheit bei – und profitiert gleichzeitig selbst davon.

Zum Abschluss brachte Clémence Poirier mit «Space & Cyber Security in Aviation»

noch einmal eine etwas andere, aber sehr spannende Perspektive ein – und zeigte eindrücklich, dass sich auch die allgemeine Luftfahrt zunehmend mit neuen Herausforderungen auseinandersetzen muss.

Ein fester Bestandteil war auch dieses Jahr wieder der Stand von Kniebrett – und der wurde rege genutzt. Zwischen Gesprächen und Vorträgen konnte man sich gleich noch für die kommende Flugsaison ausrüsten.

In der letzten Diskussionsrunde des Seminars kamen viele Gedanken zusammen, Fragen wurden gestellt und Ideen für die Zukunft gesammelt. Das war ein toller Abschluss für einen echt gelungenen Tag.

Lenzburg hat sich einmal mehr als idealer Standort erwiesen, daran halten wir fest. Und jetzt schauen wir schon nach vorne: Wir freuen uns auf 2027 – und auf eure Themenvorschläge. Denn am Ende lebt das Seminar genau davon.



« Ein Tag voller Austausch und guter Gespräche »»

Gern schon mal im Kalender notieren unser nächstes Flight Safety Seminar findet am 13. März 2027 statt.

## Luftraum Echo

Patricia Siebenmann, Geschäftsführerin AOPA Switzerland

Einer der grössten Risikobereiche für die General Aviation sind Kollisionen in der Luft. In den EASA-Mitgliedstaaten kommt es durchschnittlich zu sechs tödlichen Kollisionen pro Jahr, bei denen leider jedes Jahr 13 Menschen ihr Leben verlieren.

Das visuelle Scannen des Luftraums («See and Avoid») ist zwar nach wie vor eine effektive Massnahme zur Kollisionsvermeidung. Heute stehen jedoch auch kostengünstige iConspicuity-Lösungen zur Verfügung, die zusätzlich die Übertragung und den Empfang der eigenen sowie der Positionsdaten anderer Luftfahrzeuge übernehmen. Damit werden auch Bereiche abgedeckt, die sich gerade nicht im Blickfeld befinden.



Bild: Flightradar24

« Unidentified traffic at your two o'clock! »

### Ein Erfahrungsbericht

Das Jahr ist noch jung und das Wetter war bisher meist durchzogen. Aber an dem Tag kündigt sich CAVOK an und wir entscheiden uns, einen kontrollierten Flugplatz anzufliegen. Auch um unsere Voice aufzufrischen. Der Flug läuft bis zum ersten Aufruf des Flugplatzes ereignislos. Die Luft ist ruhig und wir geniessen es, endlich wieder in der dritten Dimension unterwegs zu sein.

Nach dem Initial Call sinken wir mit ca. 500 Fuss pro Minute gemächlich Richtung nächstem Meldepunkt. Plötzlich ruft uns der Tower auf mit «unidentified traffic at your two o'clock. Probably a Cessna doing airwork!» Wir können grad noch mit «Looking out!» quittieren und schon schlägt das akustische FLARM-Signal an. Zuerst mit grösseren Abständen, die aber rapide kürzer werden und dann sehen wir besagte Cessna vor und ca. 300 Fuss unter uns vorbeifliegen. «Traffic in sight!» und weiter geht der Flug, das war wieder mal knapp. Keine Ahnung, ob der andere Pilot Hörbereitschaft mit dem TWR hatte. Er war im Unterschied zu uns nicht im Approach auf denselben Flugplatz.

Natürlich war es ein Leichtes, auf FlightRadar die Cessna zu finden und den Piloten, ein Flugschüler solo unterwegs, ausfindig zu machen und den zuständigen Fluglehrer zu informieren.

Und da finde ich, haben wir bereits ein Problem: Beide Flugzeuge waren mit FLARM ausgerüstet. Zusätzlich wurden wir auch noch vom TWR gewarnt. Aber dies ersetzt trotzdem nicht, hinauszuschauen und sich eventuell zu überlegen, ob es nicht geeignetere Gebiete für Airwork gibt als die nahe Umgebung oder sogar der Einflugkorridor eines Flugplatzes. Oder dort zumindest besonders wachsam zu sein. Besonders Flugschüler können vermutlich noch nicht so richtig einschätzen,

was ein Hotspot ausmacht oder wie wichtig es ist, vor allem im Luftraum Echo, hinauszuschauen und sich nicht zu sehr auf technische Hilfsmittel zu verlassen. Oder zumindest akustische Warnsignale eines Kollisionwarnsystems wie beim FLARM ernst zu nehmen und dann erst recht hinauszuschauen. An dem Tag war viel Traffic unterwegs und es kann sich eine gewisse Hazard Saturation oder Alarmmüdigkeit einstellen, wenn dauernd irgendwelche akustischen Signale ertönen. Wir haben selbst die Erfahrung gemacht, zu lange mit dem Blick im Inneren des Flugzeugs (Stichwort Head Down!) zu verweilen. Wie z.B. beim Rastern einer neuen Frequenz mal 10 Sekunden lang nicht rausgeschaut zu haben und dann das Gefühl zu haben, der Segelflieger, der jetzt vielleicht grad kein Antikollision-Tool an Bord hat, sei aus dem Nichts vor uns aufgetaucht. Dabei hat der Segler sich kontinuierlich heraufgeschraubt und wäre schon lange sichtbar gewesen.

«*Es kann sich eine gewisse Hazard Saturation oder Alarmmüdigkeit einstellen, wenn dauernd irgendwelche akustischen Signale ertönen.»*»

## staysafe.aero-Umfrage zum Luftraum Echo

Im Frühling 2025 führte staysafe.aero eine grosse Umfrage zum Luftraum Echo durch; rund 1700 VFR- und IFR-Pilotinnen und Piloten nahmen teil. Das Ergebnis: Die Befragung war überfällig. Sowohl VFR- als auch IFR-Piloten sehen in diesem Luftraum mit gemischtem Verkehr vielfältige Herausforderungen und Optimierungspotenzial. Insgesamt bestätigt die Umfrage ein ausgeprägtes Sicherheitsbewusstsein, deckte jedoch gleichzeitig erhebliche Wissens- und Strukturdefizite auf. Besonders deutlich wird bei den Befragten der Wunsch nach technischen Hilfsmitteln zur besseren Verkehrserkennung sowie nach einfacheren Luftraumstrukturen und Verkehrsregeln.

## Folgende Erkenntnisse liefert die Studie:

### **Koexistenz von IFR- und VFR-Flügen**

Die Umfrage zeigt, dass in Bezug auf Wissen und Verständnis des Luftraums Echo teilweise beträchtliche Lücken bestehen – sowohl hinsichtlich der grundlegenden Definition als auch der spezifischen Flugregeln und der unterschiedlichen Dienstleistungen der Flugsicherung. Während die Mehrheit der Piloten das Prinzip («See and Avoid») verinnerlicht hat, ist bei IFR-Piloten eine zu starke Abhängigkeit zur Flugsicherung (ATC) zu beobachten, und dies vor allem im anspruchsvollen Gelände der Gebirgsregionen. Ein klarer Konsens: Elektronische Sichtbarkeit sollte für alle Luftfahrzeuge Pflicht werden.

### **Grundschulung versus praktische Anwendung**

Als zentrale Risiken werden nicht elektronisch sichtbare tieffliegende Militärflugzeuge, eine unzureichende Funk- und Radarabdeckung in topografisch komplexen Gebieten, visuell schwer erkennbare Segelflugzeuge sowie Drohnen genannt. In der Ausbildung hapert es vor allem bei der praktischen Anwendung – etwa im Zusammenspiel mit der Flugsicherung oder dem Einsatz moderner Verkehrserkennungssysteme. Viele empfinden den Schweizer Luftraum als komplex und erwarten mit zunehmendem Drohnenverkehr eine Verschärfung der Situation.

### **Erfolgsfaktoren:**

#### **i-Conspicuity und permanentes Training**

Das Schlussfazit der Umfrage ist eindeutig: «See and Avoid» bleibt eine zentrale Grundlage. Jedoch sind eine verpflichtende elektronische Sichtbarkeit (i-Conspicuity), ein fokussiertes Flugtraining (recurrent training) sowie eine kontinuierliche Auffrischung des Wissens zu Luftraumthemen unverzichtbar für mehr Sicherheit im Luftraum Echo. Wir finden, dass auch bei lizenzierten Piloten der Umgang mit hohem Workload trainiert und damit einer Work Saturation vorgebeugt werden kann. Lifelong Learning!

Wie geht es weiter?

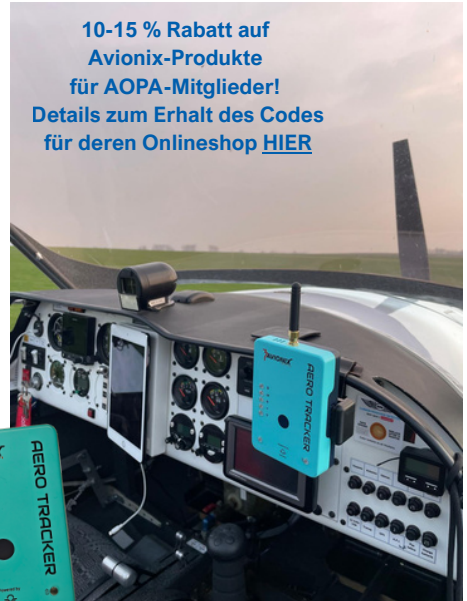
Die Ergebnisse sind für 2026 ein Schwerpunkt der Safety Promotion auf staysafe.aero. Zudem wird bei stay.safe der aktive Austausch mit der VFR- und IFR-Community – wie zuletzt an der AERO 2026, dem Flight Safety Dialog 2026 und bei Season Openers von Flugschulen und Vereinen gesucht und gepflegt.

[LINK zur Umfrage](#)

[Weiterführender LINK zum Thema.](#)



Powerflarm Flex



**10-15 % Rabatt auf  
Avionix-Produkte  
für AOPA-Mitglieder!**  
Details zum Erhalt des Codes  
für deren Onlineshop [HIER](#)

## Es gibt vier Möglichkeiten, sich während des Fluges über den umgebenden Verkehr zu informieren:

- Zertifiziertes Gerät mit ADS-B IN
- Nicht zertifizierte ADS-L-Gerät mit Direktübertragung
- mobile Geräte für verschiedene Signale wie Mode S, ADS-B, ADS-L, UAT, OGN (z.B. PowerFLARM Flex, AVIONIX ADS-L Tracker)
- Mobile Anwendungen mit verschiedenen Frequenzbändern (z.B. SafeSky)

Mit Produkten (Hardware und/oder Software) der obigen Varianten 3 & 4 ist die aktuell höchste Interoperabilität mit den verschiedenen Signalen gegeben. Führt man gleichzeitig jedoch mehrere Geräte mit, verdoppelt das in der Regel eher die Hinweise, was zu Ablenkungen und entsprechender «Head down»-Zeit führen kann.

Technologieempfehlungen des BAZL als Teil der FASST-CH-Initiative. ([Link](#))

## Good News für grenzüberschreitende Flüge und die UL-Szene

Nach intensiven Abklärungen hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) die Detailberatung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG) abgeschlossen. UL-Beschränkungen und Zollflugplatzzwang sind auf gutem Weg aufgehoben zu werden.

Die KVF-N hat den ergänzten Art. 51 mit klarer Mehrheit gutgeheissen. Dieser sieht eine generelle Zulassung von Ultraleichtflugzeugen bis 600 kg Abfluggewicht vor, wie sie in Europa üblich ist. Damit wird diese Kategorie neu ins Schweizer Recht aufgenommen. Die zweite gute Nachricht betrifft die Aufhebung von Artikel 9 bezüglich Zollflugplätze. Die Eidgenössische Zollverwaltung hat signalisiert, dass die Regelungen für grenzüberschreitende Flüge an die Vorschriften für Strassenfahrzeuge angeglichen werden sollen.

[Link](#) zur Medienmitteilung des KVF-N.



Die Savannah unseres Vorstandsmitglieds Luca Milesi

## IAOPA Regional Meeting Dänemark

*Roland Kaps-Becker, Präsident AOPA Switzerland*

### «A Room with a View»

Was kann ein Fliegerherz mehr begehren, als ein Meeting am Flughafen mit direktem Blick auf den Flugverkehr 😊 Das Scandic CPH Strand Hotel erwies sich als geeigneter Standort, um für das Regional Meeting der IAOPA Europe genau dies wahrwerden zu lassen. Die Organisatoren der AOPA DMU Denmark hatten mit dem Hotel auch dafür gesorgt, dass neben dem leckeren leiblichen Wohl eben auch der Fliegerseele Genüge getan wurde.



*Bild links: Dänemark Ausblick / Bild rechts: Abendessen IAOPA RM*

Am ersten Maiwochenende, die Beine waren bei einigen noch etwas müde von der Aero in Friedrichshafen in der Woche davor, trafen sich wiederum fast 20 Vertreter der IAOPA Europe zum halbjährlichen Regionaltreffen. Diskussionsstoff und Herausforderungen verschiedener Art gibt es jeweils mehr als genug.

Diesmal dominierten folgende Themen: Integration von Drohnen, Verfügbarkeit von (bleifreiem) Avgas, elektronische Sichtbarkeit (e-conspicuity) & Änderungen bei EASA-Regulierungen.

### Drohnen – das wenig bekannte Fluggerät

Sie surren zwar immer häufiger am Himmel und prägen im Zusammenhang mit den jüngsten Kriegsschauplätzen die Schlagzeilen, die Piloten

der bemannten Luftfahrt ist mit ihnen aber oft kaum vertraut. Dass sie nicht nur ein potenzielles Kollisionsrisiko darstellen, hat man vielleicht schon mal gehört. Im wahrsten Sinn « auf der anderen Seite» sind sich die Drohnen-Operateure (Piloten kann man sie höchsten bedingt nennen) der Bedeutung der Lufträume und damit der Möglichkeiten anderer Benützer teils zu wenig bewusst. Hier wollen wir von IAOPA Europe aus mehr mit Drohnenverbänden kooperieren, um das gegenseitige Verständnis zu fördern. Es mag bei einigen Drohnenherstellern oder -betreibern eine grosse Marktmacht dahinter sein, sie haben mittlerweile selber erkannt oder wurden vom Regulator darauf «hingewiesen», dass sie eben nur ein Luftraumnutzer neben anderen sind und diese ebenso ihre Berechtigung haben.



## Bleifreies Avgas: die (un-) endliche Geschichte?

Clemens Bollinger (Vorstand der AOPA Germany und Inhaber von Bollinger Aviation) erläuterte uns aufgrund seiner Vertriebskenntnisse von Flugbetriebsstoffen, was die aktuelle Situation in Mittleren Osten gegebenenfalls für Auswirkungen auf die Verfügbarkeit von Avgas hat. Kurz gesagt: aktuell und in naher Zukunft kaum. Bei Jet-Fuel schaut es etwas anders aus (an einigen Plätzen ist Jet A1 mittlerweile teurer als Avgas).

Bezüglich der Zukunft des bleifreien Avgas mit 100 Oktan ist Clemens Bollinger positiv gestimmt. Swift Fuel 100R ist mittlerweile an 8 europäischen Flughäfen verfügbar. Es ist bis jetzt für die Cessna-Modelle 172R & 172S zertifiziert. Wichtige Schritte umfassen die Zertifizierung anderer Flugzeug- & Motorentypen, damit möglichst viele Kombinationen über ein STC (Supplemental Type Certificate) abgedeckt sind. Ein solches STC kostet rund 100€. Clemens Bollinger ist guten Mutes, dass in nicht allzu ferne Zukunft nächste Zertifizierungen erfolgen können.

## e-conspicuity – mach dich sichtbar!

Wir haben bereits verschiedentlich über das BAZL-Projekt "FASST-CH" zur elektronischen Sichtbarkeit berichtet (vgl. auch Bericht zum Flight Safety Seminar in dieser Ausgabe). Ähnliche Initiativen werden in diversen anderen Ländern Europas vorangetrieben. Dank unserem IAOPA-Netzwerk und gegenseitigen Austausch konnten wir schon Behörden miteinander in Kontakt bringen. Auf gesamteuropäischer Ebene koordiniert EUROCONTROL diese Aktivitäten, bei denen jetzt auch Validierungsflüge anstehen.

## EASA – es bewegt sich was (zum Teil)

Der Dienstag vor Beginn der Aero ist traditionellerweise dem Austausch von EASA mit Vertretern der Behörden und Verbänden zu GA-Themen gewidmet. Es war erfreulich zu erfahren, dass nicht nur die EASA die Stellenprozente für die GA wieder auf früheres Niveau angehoben hat,

sondern dass auch viele der anwesenden Behördenvertreter sich für eine blühende Allgemeine Luftfahrt einsetzen. So finden auch Vorschläge der IAOPA zur Vereinfachung beim Medical für nicht-kommerzielle Flüge durchaus das eine oder andere offene Ohr bis hin zur EU Kommission. Am Regional Meeting konnten wir unsere Kommunikation zu den Luftfahrtbehörden gegenseitig abstimmen.

Anders gelagert ist die Situation bei der (eigentlich) bereits gültigen Regulierung zu Part-IS (Informationssicherheit): die verursacht in vielen Ländern (inkl. der dortigen Zivilluftfahrtbehörden) einiges an Kopfzerbrechen. Gemeinsam mit GAMA (GA Manufacturing Association), dem Europ. Helikopterverband (EHA) und anderen Verbänden sind wir in einer Arbeitsgruppe tätig, um Vorschläge zur Verhältnismässigkeit bei der Umsetzung dieser Regulierung für Betriebe mit knapp über der Schwelle (2000 kg MTOM) liegenden Flugzeugen zu erarbeiten. In gewissen Ländern wissen die Behörden selbst noch nicht, wie sie damit umgehen sollen. Das BAZL ist da anders unterwegs und hat bereits Guidance Material und einen Fragebogen für Abweichungsmanagement erstellt.

## ICAO: die GA ist dank der IAOPA am Puls

Interessant sind auch immer die Einblicke in die Tätigkeiten bei ICAO, die "unser Mann vor Ort" übermittelt. Frank Hoffmann kann als einziger GA-Vertreter bei den Arbeitsgruppen und Kommissionssitzungen der ICAO die Spezifika der Leichtaviatik erläutern und unsere Interessen vertreten. Dank ihm und seiner Rolle als IAOPA-Repräsentant gelang es nach rund 10 Jahren, die Pflicht eines Rettungsdienstes und damit des Flugdienstleiters bei kleineren Flugplätzen für nicht-gewerblichen Verkehr aufzuheben. Auch wenn es für die Schweiz kaum mehr relevant war, hat das bei unseren nördlichen und östlichen Nachbarn starke Auswirkungen (dort Flugleiter/DE bzw. Betriebsleiter/AT genannt). So konnte davor

z.B. auf diversen Plätzen kaum unter der Woche gelandet werden, da der Flugdienstleiter nur am Wochenende vor Ort war. Nun sind auch diese Plätze praktisch jederzeit verfügbar.

### World Assembly im Herbst

Die alle zwei Jahre stattfindende World Assembly von allen AOPA-Länderorganisationen wird diesen Herbst durch die AOPA Germany in der Nähe von Frankfurt a.M. ausgerichtet. Deren Geschäftsführer Michael Erb stellte den ersten Entwurf des Programms vor, das neben den inhaltlichen Besprechungen auch ein interessantes Rahmenprogramm vorsieht. Wir hoffen natürlich alle, dass insbesondere auch Teilnehmer aus weiter entfernten Ländern dabei sein können.

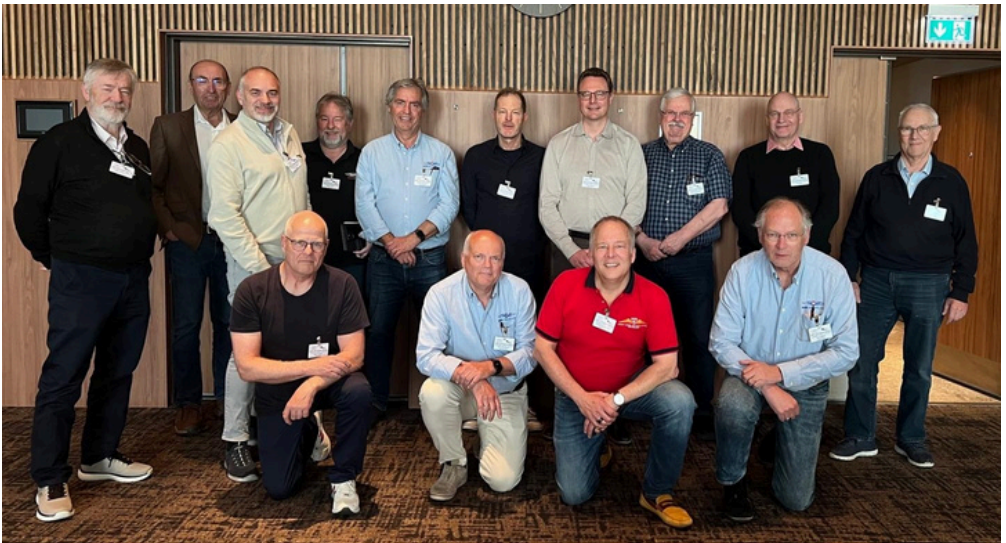
### Neues YouTube-Video

Die Teilnehmer konnten zudem bei der Vorpremiere zum neuen Video über die IAOPA Europe Feedback geben, da Anpassungen noch möglich waren. Ihr findet das Resultat bald auf dem [YouTube-Kanal von IAOPA Europe](#)

### Diesel-Ungetüm: zuerst stampfend dann fast surrend

Am Sonntag erhielten wir im [DieselHouse](#) Einblick in Motoren anderer Dimensionen: alleine die Kurbelwelle dieses "Ungetüms" wiegt 145 Tonnen... Die Rede ist vom 1932 gebauten Dieselmotor, der für viele Jahre der grösste der Welt war und um den das Haus erst nach Fertigstellung des Motors errichtet werden konnte. Zweimal im Monat wird er für ein paar Minuten durch pensionierte Ingenieure & Wartungspersonen laufen gelassen – ohne einen Huster stampfte er sofort los. Bei einem Dieserverbrauch von schlappen 1500 Litern pro Stunde war es wenig erstaunlich, dass nach 5 Minuten Laufzeit bereits wieder Schluss war.

Neben der musealen "Tätigkeit" kam der Motor vor gut 20 Jahren bei einem Stromausfall auch produktiv zum Einsatz und hat ein Quartier Kopenhagens mit Strom versorgt. Dies ist heute leider nicht mehr möglich, da der Anschluss ans Stromnetz nicht mehr möglich ist.



Zahlreich vertreten zum halbjährigen regional meeting in Dänemark

## Feuerlöscher - die Dritte

Diverse AOPAs kümmern sich seit Monaten im Rahmen der IAOPA um das Thema Halon-Feuerlöscher im Cockpit. Siehe dazu die Berichterstattung in den letzten beiden Position Reports ([Link](#)).

Anfang dieses Jahres ist die Ausnahmegenehmigung für die Verwendung des Löschmittels Halon in Flugzeugen endgültig abgelaufen, denn das gasförmige Halon schädigt die Ozonschicht. Das bedeutet, dass die bislang vielfach in Flugzeugen zu findenden Halon Feuerlöscher seit Anfang 2026 verboten sind.

In der General Aviation sind Feuerlöscher an Bord für ELA2-Flugzeuge vorgeschrieben, also für Single Engine Props von über 1200 Kilogramm MTOM. Luftfahrtzugelassene Alternativen ohne Halon sind sehr teuer (zirka CHF 1500) und ausserdem schwer zu bekommen.

Gewerbliche Anbieter scheinen den Markt leergekauft zu haben. Es bieten sich jedoch auch sehr günstige Aerosol-Feuerlöscher an, die zur Verwendung in engen geschlossenen Räumen wie Autos, Bootskabinen oder eben Flugzeugen geeignet sind. Zudem müssen sämtliche Feuerlöscher (unabhängig vom Einsatzzweck) in der Schweiz zur Verwendung zugelassen sein.

Die europäische IAOPA hat der EASA nahegelegt, den nichtkommerziellen Flugzeugbetreibern ganz offiziell die Auswahl geeigneter Feuerlöscher selbst zu überlassen. Es hat etwas gedauert, aber jetzt Erfolg gezeigt. Denn die EASA-Experten finden unsere Argumentation offenbar schlüssig und haben sich ihr angeschlossen.

Nur wenn Ausrüstungsgegenstände fest installiert sind, müssen sie gemäss NCO.IDE.A.100 (4) für die Luftfahrt zugelassen sein.

Sie können also einen Feuerlöscher wählen, der zwar die im Flugzeug vorkommenden Feuer löschen kann, dabei aber die Insassen nicht gefährdet. Am besten einer, der in einer Seiten- oder Rücktasche Platz findet und somit von Ihnen im Fall der Fälle auch schnell gegriffen und eingesetzt werden kann. Dabei soll er so gut verstaut sein, dass er im Normalflug nicht herumfliegt und selbst zur Gefahr werden könnte. Nach unserer Recherche ist ein geeignetes Modell der Feuerlöscher "Xtin Klein" von Maus (ca. CHF 130). Eines unserer Mitglieder betreut die Zulassung von Feuerlöschern und hat die Schweiz-Konformität dieses Modells bestätigt.

Falls Sie Flugzeuge kommerziell bzw. im Werkverkehr betreiben bzw. der Feuerlöscher Teil der Zertifizierung des Flugzeuges war, dann kommen Sie nicht um einen festinstallierten und luftfahrtzertifizierten Feuerlöscher herum.

### E-Magazine with weekly international news

Are you interested in news about AOPA and GA outside of Switzerland? AOPA e-Pilot will bring you news, flying adventures, safety tips and advocacy updates in English every Friday. [Sign up here.](#)



Online videos and more. In case your life's been too busy lately to take some time off for flying:

[Check out these videos here](#)

## Mitgliederinserate

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

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

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

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

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

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

<https://cirrus.zermatt.aero>

[herve@zermatt.aero](mailto:herve@zermatt.aero)

+41 78 643 0101

#### **ZU VERKAUFEN BÜCKER JUNG MANN**

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

#### **Verkauf: Transportanhänger mit Strassenzulassung**

Auflaufbremse, Licht,

el. Seilwinde 12V / 2 verstaubare Alu-Auffahrrampen

Konstruiert für Flywhale und Helikopter Exec 90,

universell anpassbar dank Holzplattform.

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

Spurbreite Rampen: ca. 230 cm

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

Zuladung 430 kg, Gesamt 700 kg

Preis: VB CHF 3900.-



Mobil: +41 77 416 21 05 / Email: [jean.jacques.leo.loertscher@gmail.com](mailto:jean.jacques.leo.loertscher@gmail.com)

### **ROBOTOW Manöverierhilfe mit Zubehör für Leichtflugzeuge**

Baujahr: 2000 / Adapter für Cessna: 172, 182, 206, 310, Extra 400/500  
 Original Adapter für TB20, TB21 fehlt, aber Adapterpins enthalten  
<https://www.robotow.com/products/TB20-Trinidad-c92441002>  
 Ladegerät: 100 – 240VAC, 50/60Hz, CH/EU/US-Stecker // Immer hangariert  
 Pb-Akkupack18V: Zellen defekt, sind leicht zu ersetzen  
 Neupreis: \$ 1700, jetzt VP CHF 450 // Neue pb-Akkuzellen: + CHF 170

Detailliertes Ausschreibungsblatt anfordern bei: bruno\_stocker@bluewin.ch

### **Halter gesucht Piper Meridian PA46T-500**

Homebase: LSZF, Hangar 7  
 Jahrgang/Flugstunden: 2009, 2'350 h  
 Turbine: P&W PT6A-42A / Prop: 5 Blatt / Plätze: 6  
 Reiseflughöhe: FL280 ( ≈ 8'535 m), Druckkabine  
 Ausrüstung: Avionik: Garmin G1000, NXi, Synthetic vision system, Trafic Alerting System (TAS), Wetter Radar und Storm Scope, Jeppesen Chart View, Garmin GFC-700 digital Autopilot

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

Reto Reusser / 079 662 20 69 / r.reusser@resax.ch  
 Alex Erismann / 079 355 55 27 / erismann@displaylc.com

### **Zu verkaufen: Neuwertige Mygoflight iPad Beinhalterung**

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

Siehe Videoclip  
 Preis CHF 150,00

Peter Spiller Email: p.spiller@bluewin.ch

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

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

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

**Zu Verkaufen: Fabrikneues Bose Aviation Headset A30 mit Bluetooth**

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

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

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

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



### Reiseflugzeug sucht Mitbesitzer

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

Standort der Cessna ist Grenchen.



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

### Piper Malibu Mirage 1/4 Anteil



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

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

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

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

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

### Interesse an einer TBM?

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

Bei Interesse: [fcthiel@me.com](mailto:fcthiel@me.com)

### Zu Vermieten

Ferienhaus auf der Insel Kefalonia (LGKF) in Griechenland. Einmalige Panoramaaussicht auf das ionische Meer. 10% AOPA Mitglieder Rabatt. <https://theakefalonias.com>  
Kontakt: 076 387 50 55 , [alekos.avgoustatos@posteo.ch](mailto: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](mailto: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](mailto:adm@avlan.ch)

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

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



Bei Interesse: 076-372 4347

### **Bester Flugsimulator „ELITE“**

Dem Meistbietenden abzugeben inkl. Gestell.

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



### **Beechcraft Debonier - 1/6 Anteil**

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

Kontakt: 079 202 7801

### **Zu Verkaufen / Halteranteil 25% Cirrus SR22TN**

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

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

### Halteranteile

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

G1000 Avionik, Autopilot KAP140,

TKS-Enteisungsanlage, O2,

Standort LSZF – stets hangariert

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

Rückstellungen TBO und LEP vollumfänglich vorhanden.



Ein bis zwei 1/5-Halteranteile bei guter Verfügbarkeit des Flugzeugs abzugeben.

Erwerb CR MEP/IR auf der Maschine möglich. Preis VS

Kontakt: DA42@bluewin.ch

### Gesucht

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

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

### Piloten-Eigentümer gesucht

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

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

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

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

GTN650/750/G1000NXi, AirBusinessCenter (FAA and TSA approved) EuroAirport BSL

www.flyabc.ch

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



**AOPA SWITZERLAND**