



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Ausgabe 278 – November 2021





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-A20-Headsets und sagte meiner Smartphone-Assistentin, sie solle den Kontakt „ATIS Sion“ anrufen.



*BOSE A20 mit Bluetooth
CHF 1125.—
sofort lieferbar*

Eine Minute später konnte ich meinem Fluglehrer stolz berichten: „Wir haben Information Tango, das QNH ist 1023, Piste 25 ist aktiv.“ Mein CFI hatte davon nichts mitbekommen und staunte Bauklötze. Und bei unserem nächsten Flug teilte er mir mit, er habe sich auch so ein A20 beschafft, natürlich bei...

KNIEBRETT.CH

Inhalt

Editorial	4
News & Veranstaltungen	6
Reportage: AOPA Switzerland-Fly Out 2021	8
Porträt: Electrify-In	14
Fliegerisches aus der Schweiz: Der neue Helikopter-Simulator	16
Fliegerisches aus der Schweiz: C-3603 C-537	18
International News & IAOPA	20
Kleininserate	23

Impressum



Herausgeberin:

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

Redaktion & Übersetzung:

Kommunikation AOPA, kommunikation@aopa.ch (Redaktion)

Patrick Deville, pcmdeville@gmail.com (Übersetzung)

Layout & E-Ausgabe:

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

Erscheint alle 3 Monate

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

Liebe AOPA Switzerland-Mitglieder, liebe Flug- und Flugzeugbegeisterte, liebe Interessierte

Bevor wir den Blick in die Zukunft richten, werfe ich einen zurück. Dabei geht es nicht darum, dass früher alles besser gewesen ist, sondern darum, dass wir anfangen müssen, aus der Vergangenheit für die Zukunft zu lernen. Dringend.

Kürzlich habe ich einen Vortrag von Claude Nicollier, dem bekannten schweizerischen Astronauten und Piloten erlebt. Er hat in seiner un-nachahmlich charmanten Art seinen Werdegang als Pilot, Militärpilot, Wissenschaftler und Astronaut nachgezeichnet. Einmal mehr hat er alle beeindruckt und mit seinen Ausführungen in Bann geschlagen. Mit Interesse hörten wir von seinen beeindruckenden Leistungen, aber auch von denen der schweizerischen Industrie und Wissenschaft. Wo stehen wir heute auf diesem Gebiet? Ist eine «Nicollier»-Karriere heute noch möglich? Kaum, denn die schweizerische Politik streitet über Sinnlosigkeiten wie z.B. der Abgabe auf GA-Flügen und sieht nicht das Potenzial. Wenn die Politik nicht schleunigst einen Schritt in die Zukunft tut und aufhört, hindernd zu agieren, verpassen wir den Anschluss an die Zukunft in Aviatik und Raumfahrt. Aus einem Land, das vor noch nicht allzu langer Zeit eine Grösse in der Luftfahrt gewesen ist, sind wir ein Nachzügler und faktisches Nonvaleur geworden. Wir sind vom aktiven Fahrersitz auf den passiven Passagiersitz gewechselt. Wir müssen aufwachen und den Stellenwert von Raum- und Luftfahrt (national und international) für unseren Wohlstand und Lebensqualität anerkennen und fördern. Nur so wird es auch in 50 Jahren Menschen ge-



ben, die einen Vortrag wie denjenigen von Claude Nicollier halten können. Wir sind also gefordert.

Am 1. Dezember 2021 tritt die neue Richtlinie zur Nutzung des Flugfunks auf Flugplätzen ohne Flugverkehrsleitdienste (Air Traffic Services) durch Flugplatzleitende in Kraft. Mit Freude konnte die AOPA Switzerland feststellen, dass viele der vorgebrachten Vorschläge auf ein positives Echo beim BAZL gestossen sind. Jetzt gilt es, Erfahrungen zu sammeln und zu prüfen, ob die angestrebten Verbesserungen auch wirklich eintreten.

Die angepassten Regeln zur Language Proficiency, die von der ICAO herkommend über die EASA ihren Weg in die Schweiz gefunden haben, haben uns viel Kopfzerbrechen bereitet. Philippe Hauser, unser Geschäftsführer, hat sich als Mitglied in der zuständigen ICAO Kommission auf internationaler Ebene für die Belange der GA eingesetzt und einiges erreichen können. Für die IAOPA hat er die Federführung bei der EASA im Rahmen der Advisory Body Consultation zur

«Best Intervention Strategy Language Proficiency Assessment and Oversight» übernommen. Wir sind gespannt auf das Resultat und ob der Zweck, die Language Proficiency europaweit zu vereinfachen sowie besser verständlich zu machen und auf einen gemeinsamen Level zu bringen, erreicht wird. Das wäre ein positiver Schritt in die Zukunft.

Viel war auch los bei der AOPA Switzerland in den letzten Monaten. Was mich mit besonderer Freude – und Stolz – erfüllt ist die Tatsache, dass die AOPA Switzerland zum zweiten Mal in Folge trotz der Covid-19-Pandemie und ihrer Restriktionen ein erfolgreiches Fly-Out durchführen konnte. Sie finden die Reportage in diesem Heft ab Seite 8. Ich danke AOPA Switzerland-Vizepräsident Roland Kaps-Becker und CEO Philippe Hauser für die Organisation und Durchführung.

Ganz besonders möchte ich Ihnen an dieser Stelle empfehlen: Wenn Sie Fliegerfreunde oder Bekannte haben, die noch nicht AOPA Switzerland-Mitglied sind, legen Sie diesen ans Herz, noch heute beizutreten. Gerade in Zeiten wie diesen sind die Vorteile – Anlässe, Austausch, aber auch Handfestes wie die AOPA Switzerland-Rechtsschutzversicherung – essentiell; und nicht einmal unbezahlbar.

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



« Wir wissen aufwachen
und den Stellenwert
von Raum- und Luftfahrt
(national und international)
für unseren Wohlstand
und Lebensqualität
anerkennen und fördern. »



Bild: Steffen Lemmerz/Unsplash

10. November: EASA Safety Conference 2021

Die diesjährige EASA Safety Conference findet am 10. November 2021 statt. Thema ist «Safety Air Traffic Management». Sie findet virtuell statt. Interessierte können sich [hier](#) eintragen.

Automatisierte Flugerfassung

Die AOPA Switzerland hat einen neuen Partner: Mit dem digitalen Flugbuch von capzlog.aero wird die Flugerfassung automatisiert und die Flugdaten korrekt validiert. So kann stets ein sauberes und korrektes Flugbuch vorgelegt werden – ob auf dem Desktop, Tablet oder Smartphone. Als AOPA-Mitglied erhalten Sie einen Rabatt. Interessiert? Dann klicken Sie [hier](#).

Online-Anlässe des AOPA-Netzwerks

Am 6. November findet das Online-Seminar «Einführung in Europäische Flugzeugwartung

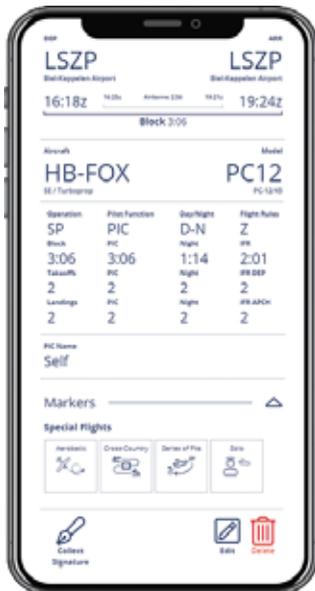
für Piloten und Eigner» statt, durchgeführt von AOPA Germany. Wer Inspiration sucht zu weiteren Anlässen, findet diese [hier](#).

Flughafen Genf

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat vor zwei Jahren den Antrag auf Änderung des Betriebsreglements des Flughafens Genf und das Plan-genehmigungsgesuch für infrastrukturbezogene und betriebliche Vorhaben öffentlich aufgelegt. Das Instruktionsverfahren wurde inzwischen abgeschlossen. Die am Verfahren beteiligten Parteien erhalten Gelegenheit, die überarbeiteten Unterlagen einzusehen und sich abschliessend dazu zu äussern. Informationen [hier](#).

Ehemaliger Militärflugplatz Buochs ausschliesslich zivil genutzt

Die Umnutzung des ehemaligen Militärflugplatzes Buochs in ein ziviles Flugfeld wurde genehmigt. Das BAZL hat dem Airport Buochs AG (ABAG) die Bewilligung für den Betrieb als Flugfeld sowie die Plangenehmigung für die Infrastrukturanlagen erteilt.



Digitales Flugbuch.

Bild: AOPA Switzerland



Der Flugplatz Buochs wird künftig vollumfänglich zivil genutzt.

Bild: airportbuochs.ch

Neue Partner für Patriot

Nach der Entscheidung des Bundesrats für die Beschaffung des Patriot-Systems des US-Herstellers Raytheon Technologies für die bodengestützte Luftverteidigung grösserer Reichweite (Bodlufv GR) haben Raytheon und RUAG nun eine Absichtserklärung für eine künftige Zusammenarbeit unterzeichnet. Bereits zu Beginn des Ausschreibungsverfahrens für das neue Bodlufv-System war RUAG als Material-Kompetenzzentrum bestimmt worden und übernehme damit einen wichtigen Teil der Verantwortung für das Life Cycle Management der Patriot-Systeme für die Schweizer Armee, teilen die beiden Firmen gemeinsam mit.

Klimaneutrales Fliegen?

Der weltweite Flugverkehr ist für rund fünf Prozent des weltweiten Treibhauseffekts verantwortlich. Um diese Zahl zu senken, wird viel geforscht. Die Luftfahrtbranche setzt vor allem auch darauf, fossiles Kerosin durch möglichst klimaneutral hergestellte synthetische Kraftstoffe zu ersetzen. In diesem Monat ist im Emsland die weltweit erste Fabrik zur Erzeugung von klimaneutralem Flugzeugtreibstoff eröffnet worden. Die gemeinnützige Organisation Atmosfair will dort 350 Tonnen sogenanntes E-Kerosin im Jahr herstellen, mithilfe von Kohlenstoff und Wasserstoff.

Livestream der Eröffnung der E-Kerosin-Anlage von Atmosfair:

www.atmosfair.de/en/ab-10-45-uhr-livestream-eroeffnung-e-kerosin-anlage/



CO₂-Kompensation direkt per Website

Der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg hat in Zusammenarbeit mit der Stiftung Myclimate einen neuen Service lanciert, mit dem Passagiere die CO₂-Emissionen ihrer Flüge kompensieren können. Auf der EuroAirport-Website finden Nutzer einen Rechner, der den CO₂-Fussabdruck eines Fluges sowie den Betrag ermittelt, der zu dessen Ausgleich erforderlich ist. Dieser Ausgleich erfolgt über weltweite Myclimate Projekte. Das Projekt steht für EuroAirport im Einklang mit dem Ansatz zur nachhaltigen Entwicklung und der Umweltpolitik des Flughafens, zu deren Schwerpunkten auch die Reduktion der CO₂-Emissionen gehöre.

«Sind Sie bereits Abonnentin oder Abonnent des AOPA Switzerland-Newsletters oder des AOPA Switzerland-Facebook-Kanals?»

Miteinander in Kontakt bleiben

Sind Sie bereits Abonnentin oder Abonnent des AOPA Switzerland-Newsletters oder des AOPA Switzerland-Facebook-Kanals? Falls ja, schauen Sie gerne vorbei und hinterlassen Sie uns einen Kommentar. Gerade in diesen immer noch sehr virtuell geprägten Zeiten bleiben wir durch diese Kanäle mit unseren Flieger-Kolleginnen und Kollegen in Kontakt. Falls Sie noch nicht Abonnentin oder Abonnent sind, tragen Sie sich noch heute ein – wir freuen uns auf Sie.

Das AOPA Switzerland-Fly Out 2021: Von Lübeck bis Kiel

Trotz Covid hat die AOPA Switzerland ein Fly Out organisiert, welches uns in den Norden Deutschlands führte. Lübeck, Peenemünde und Kiel waren die gewählten Destinationen, die von Montag, 30. August bis Freitag, 3. September 2021 angefliegen wurden. 13 Flugzeuge mit total 29 Personen haben sich für diese Reise eingeschrieben. Doch alles schön der Reihe nach.

Text: Philippe Hauser, CEO AOPA Switzerland

AOPA Switzerland-Präsident Daniel Affolter und meine Wenigkeit hatten diesmal eine C152 zur Verfügung, die wohl als sehr gutmütig gilt, aber eher langsam fliegt. Deshalb hatten wir beschlossen, bereits am Sonntag, 29. August den

Flug in den Norden anzutreten. Die VFR-Wettervorhersagen waren nicht gerade berauschend. Es war von Anfang an klar, dass ein «taktischer Tiefflug» angesagt ist (da kam uns die C152 sogar sehr gelegen). Wir beschlossen, den EU-Ein-



Auf dem Anflug zum Flughafen Lübeck.

Eine Crew flog mit der Varga Kachina 2150 HB-DCR. Hier auf dem Flughafen Lübeck.



gangszoll so früh wie möglich zu erledigen, damit wir die Freiheit hatten, auf jedem deutschen Flugplatz zu landen. Weil Leutkirch wegen der tiefen Wolken nicht anfliegbar war, sind wir auf unseren Alternate Donaueschingen ausgewichen. Und wie angekündigt, gelang dies nur im Tiefflug.

«*Im Zickzack-Flug ging es immer weiter Richtung Lübeck mit immer tiefer hängenden Wolken und zuweilen schlechter Sicht im Regen.*»

Weiter in den Norden gelangten wir jedoch nur über das Rheintal. Im Zickzack-Flug ging es immer weiter Richtung Lübeck mit immer tiefer hängenden Wolken und zuweilen schlechter Sicht im Regen. Der Tower in Mannheim nahm uns aber noch mit einer Special VFR-Freigabe rein, obschon wir die Tops der Industriekamine von unten her anschauen mussten. Schlichtweg ein «Sauwetter». An einen Weiterflug gleichentags war nicht mehr zu denken.

Gegenwindkomponente bis zu 30 Knoten

Am Montag sollte die letzte Landung in Lübeck um 1500 Uhr erfolgen. Dies gelang uns auch, obschon die Gegenwindkomponente bis zu 30 Knoten betrug. Aus diesem Grund war eine Landung in Braunschweig zum Auftanken unausweichlich, weil unsere Geschwindigkeit zuweilen 60 Knoten betrug. Jedes Auto auf den Autobahnen unter uns war schneller unterwegs. Die Wolkendecke hat sich auf eine angenehme Art gehoben, so dass die Sicht auf rund 1'500 Fuss über Grund stets ausreichend war.



Abendstimmung in Timmendorfer Strand (Ostsee).

Kurz vor 1400 Uhr berührten die Räder unserer C152 die Piste des Flugplatzes in Lübeck. Das Parken und das sehr unkomplizierte Handling auf dem Vorfeld benötigte nur wenig Zeit. So konnten wir die bereits zahlreich eingetroffenen Teilnehmer begrüßen und uns vom tollen Buffet mit norddeutschen Spezialitäten bedienen. Vor allem die Fischspezialitäten haben es uns angetan.

Ein Bus führte uns alsbald in der topfebenen Gegend rum. In Timmendorfer Strand, einem sehr



Gruppenbild auf dem Flugplatz in Kiel.

«*Weiter ging es alsbald ins Hotel Radisson Blu in Lübeck, herrlich gelegen an der Trave und am Rand der Altstadt.*»

touristischen Ort, schnupperten wir dann alle die frische Brise der Ostsee. Sogar die Sonne zeigte sich durch ein paar Wolkenlöcher und gab so Anlass zu vielen Fotosujets. Weiter ging es alsbald ins Hotel Radisson Blu in Lübeck, herrlich gelegen an der Trave und am Rand der Altstadt. Ein schmackhaftes Abendessen in Form eines Buffets im hoteleigenen Restaurant Nautilo beendete unseren ersten Tag im nordöstlichen Teil von Schleswig-Holstein.

Dienstag: Konditoreien, Velotouren und Restaurantbesuch

Wie üblich trafen sich alsbald alle Teilnehmer beim Frühstück, dessen Buffet sehr reichhaltig war. Das war gut so, denn wir mussten uns für einen Stadtrundmarsch zu Fuss zuerst gebührend stärken. So wurde uns Lübeck von einer Touristenführerin eindrücklich näher gebracht.

Mit viel Enthusiasmus und grossem Fachwissen wusste sie uns über die Hansestadt Lübeck und den Lebensgewohnheiten in alter und neuer Zeit zu berichten. Auch, in welcher Konditorei die besten Marzipanspezialitäten zu kriegen sind, wusste sie zu sagen.

Und genau dies war dann für viele Teilnehmer auch das Thema am Nachmittag, der uns zur freien Verfügung stand. Derweil die einen eine Velotour unternahmen, nutzen die anderen die Gelegenheit, den Charme dieser Stadt näher auf sich einwirken zu lassen. Dabei wurden auch gleich sondiert, wo man sich zum Abendessen



Die berühmte V2 auf dem Versuchsgelände in Peenemünde.

«Bald waren all unsere Flugzeuge wieder gestartet und flogen in einer wunderschönen Abendstimmung heimwärts nach Lübeck.»

niederlassen wollte. So war es denn nicht verwunderlich, dass in vielen Restaurants bekannte Gesichter zu sehen waren.

Mittwoch: Tagesausflug zur Insel Usedom

Fliegen war wieder angesagt, denn ein Tagesausflug nach Peenemünde auf der Insel Usedom stand auf dem Programm. Und das Wetter sollte auch mitmachen. Zunächst herrschte noch Hochnebel, der dann aber zunehmend dünner wurde, und sich spätestens in der Gegend um Rostock vollständig auflöste und der Sonne Platz machte.



Müheles fanden sich alsbald alle Teilnehmer auf dem Flugplatz in Peenemünde ein, um den Fussmarsch ins nahe gelegene Museum anzutreten. Dort wurde in den Kriegsjahren ein riesiges Kraftwerk erbaut, welches dem Raketeningenieur Wernher von Braun dazu diente, die berühmte V2 zu konstruieren. Nach dem Krieg wurde dort weiterhin Strom erzeugt, bevor es vor vielen Jahren zu einem eindrucklichen Museum wurde.

Nach einer kurzen Stärkung in den unter Bäumen liegenden Imbissbuden ging es dann wieder zu Fuss zurück zum Flugplatz. Bald waren all unsere Flugzeuge wieder gestartet und flogen in einer wunderschönen Abendstimmung heimwärts nach Lübeck. Erneut nahm die ATC in einer eindrucklichen Effizienz einer nach dem anderen zur Landung rein. Ein Bus fuhr uns wieder zum Hotel, dessen Restaurant nochmals ein tolles Buffet zum Abendessen aufstichtete.

Donnerstag: Flug nach Kiel

Wie schon fast üblich am Morgen lag wieder Hochnebel über dem nördlichen Deutschland. Allerdings war der Deckel so hoch, dass der Flug nach Kiel, der Landeshauptstadt Schleswig-Holsteins, problemlos verlief. Der mit AFIS betriebene Flugplatz verfügt über eine lange befestigte Piste und grossem Vorfeld. Schon fast kamen heimatliche Gefühle auf, denn etliche PC-9 sind dort im Einsatz und flogen, was das Zeug hielt.

In der Gartenlaube des Flugplatzrestaurants hatte der Wirt soeben den Grill eingheizt, und schon bald brutzelten die Steaks, Cevapcici, Würste und Pouletbrüstli. Dazu gabs Salat Ge-

Unsere dankbare und zuverlässige Cessna 152 auf dem Flugplatz Siegerland.

müse und Frites. Ein richtig herrliches Mittagessen stand kurz davor, in Angriff genommen zu werden.

Mit einer DA40 hergeflogen

Als spezielle Gäste konnten wir die mit einer DA40 von Egelsbach hergeflogenen Michael Erb (Geschäftsführer) und Hans-Peter Walluf (Vorstandsmitglied) der AOPA Germany begrüßen. Mit Michael als Vorsitzender der IAOPA EUR und IAOPA Senior Vice President sind wir stets in sehr engem Kontakt, was in all den Jahren zu einem äusserst freundschaftlichen Verhältnis führte.

Mit vollen Mägen stiegen wir in den wartenden Bus, der uns zu einer der grossen Schleuse des Nord-Ostsee-Kanals führte. Mit viel Fachwissen und Anekdoten brachte uns der Chefplotse das grosse Bauwerk und dessen Bedeutung näher.



Hans-Peter Walluf und Michael Erb (AOPA Germany) zusammen mit Philippe Hauser (vlnr).

Und auf der Busfahrt ins sehr familiäre Hotel Birke erzählte er euphorisch noch vom Leben der Lotsen in der unmittelbaren Umgebung. Ein toller Ausflug nahm so sein Ende.

Es blieb noch genügend Zeit für ein Nickerchen oder ein Bier im Gartenrestaurant, bevor wir zum Farewell Dinner in einen sehr schön herge-

Luftfahrzeuge sind bei
uns **sicher** versichert.

Offizieller Versicherungspartner der AOPA



glausen + partner
Luftfahrt

Glausen + Partner AG · Kasernenstrasse 17A · Postfach · CH-3602 Thun

Tel. +41 33 225 40 25 · www.glausen.ch · info@glausen.ch

«*Ein tolles Fly Out ohne Zwischenfälle erreichte sein Ende.*»

richteten Saal geführt wurden. Einige Gerichte wurden serviert, der Hauptgang war dann erneut ein Buffet mit lokalen Spezialitäten. Sogar ein Wein aus Schleswig-Holstein wurde aufgetischt. Und wie üblich ergriff unser Präsident Daniel Affolter noch vor dem Hauptgang das Wort, und liess das in dieser Woche Erlebte nochmals Revue passieren, ohne die politischen Ereignisse des Landes ausser Acht zu lassen. Er dankte Roland Kaps für die Durchführung des Fly Out und allen Crews für ihre Teilnahme. Ebenso dankte er der AOPA Germany für die stets gute Zusammenarbeit. Ein tolles Fly Out ohne Zwischenfälle erreichte sein Ende.

Freitag: Rückflug und letzte Etappe nach Buttwil

Schnell wurden wir mit einem Bus zum Flugplatz gefahren. Alsbald verabschiedeten wir uns gegenseitig und wünschten gute Heimflüge, obschon das Wetter sich nicht von der schönsten Seite zeigte. Fliegbar war es aber allenthalben. Einige Crews füllten noch die Flugzeugtanks voll, so auch wir mit unserer C152.



Vesperzeit in Peenemünde.



Eine imposante Schleuse am Nord-Ostsee-Kanal.

Die schlechtesten Bedingungen herrschten dann in der Gegend von Hannover, obschon 1'000 Fuss über Grund immer geflogen werden konnte. Nur die Sicht war zuweilen beeinträchtigt. Danach wurde es aber immer besser, bis bald mal die Sonne das Sagen übernahm. Wir beabsichtigten einen Zoll- und Tankstopp in Siegerland, einen sehr grossen und schönen Flugplatz mit vielen fliegenden Oldtimern. Ein Missverständnis mit dem Zoll zwang uns aber, nochmals eine Zolllandung einzulegen. Donaueschingen bot sich da idealerweise an. Nach dem Erledigen der Formalitäten war dann unsere letzte Etappe nach Buttwil schnell geflogen.

«*Während 11 Flügen waren wir 17 Stunden und 50 Minuten unterwegs.*»

Unsere C152 hatte sehr gute Dienste geleistet ohne das geringste technische Problem aufkommen zu lassen. Während 11 Flügen waren wir 17 Stunden und 50 Minuten unterwegs. Ein wirklich schönes und eindrückliches Fly Out mit wie üblich vielen kameradschaftlichen Begegnungen liegt nun hinter uns. So freuen wir uns aufs nächste Jahr, wohin uns auch die Flügel tragen werden.

Fly-In für Elektro- und Hybridflugzeuge in Grenchen

Diesen Herbst trafen sich Fachleute und Interessierte am 5. Schweizer Electrify-In. Es ist das bisher einzige Fly-In für Elektro- und Hybridflugzeuge in Europa.

«Es war eindrücklich zu sehen, wie sich die verschiedenen Elektroflugprojekte entwickeln und mit welchem Enthusiasmus die beteiligten Teams ihre Ziele – sauberer und leiser zu fliegen – verfolgen», so die Veranstalter. «Nach 50 Jahren technisch unveränderten Fliegens befindet sich die Luftfahrt definitiv an einem Wendepunkt. Bewährte Systeme, z. B. in den Bereichen Antrieb, Konstruktion und Aerodynamik, werden neu überdacht und in Frage gestellt, was zu aussergewöhnlichen Innovationen führt.»

«*Nach 50 Jahren technisch unveränderten Fliegens befindet sich die Luftfahrt definitiv an einem Wendepunkt.*»



Ein Fly-In für alle Elektroflug-Liebhaberinnen und -Liebhaber, dieses Jahr in Grenchen.

Bild: electrify-in.ch



Electrify-In 2021.

Bilder: Markus A. Jegerlehner / fotojeger gmbh

«*Man war sich einig, dass die Schweiz als eines der innovativsten Länder der Welt eine Vorreiterrolle einnehmen kann.*»

Erste Elektroflüge für Besuchende

Auch die Öffentlichkeit hatte die Gelegenheit, zum ersten Mal in einem Elektroflugzeug zu fliegen. «Ein tolles Erlebnis! Ich habe mich an Bord des Pipistrel Velis Electro absolut sicher gefühlt, und den Motor gar nicht zu hören, war eine besondere, aber angenehme Erfahrung», so einer der rund 30 Passagiere nach der Landung des Rundflugs.

Generation Y für die Luftfahrt

«Generation Y – der nächste Schritt in der Luftfahrt» war das Thema des eTalks. Die Gastgeberin des runden Tisches, Dominique Gisin, auch Electrify-In Botschafterin, begrüßte vier Gäste: Rachel Moor, Flight Attendant bei SWISS International Airlines und angehende Pilotin, Carlo Schmid, Weltrekordpilot und Jungunternehmer, Dennis Briechle, Stadtrat von Biel (GLP) und Florian Erni, Werkstoff- und Verfahrenstechniker, der auch Pilot in Ausbildung ist. Sie diskutierten über ihr Engagement für die Luftfahrt, ihre Leidenschaft für das Fliegen und ihre Visionen für die Zukunft. Man war sich einig, dass die Schweiz als eines der innovativsten Länder der Welt im Bereich der elektrischen Luftfahrt eine Vorreiterrolle einnehmen kann. Wer es sich vormerken will: Das nächste Electrify-In findet am 10. und 11. September 2022 in Bern statt.

Ein neuer Helikopter-Simulator

Die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega beschafft einen neuen Helikoptersimulator. Dank eines auswechselbaren Cockpits können die Rega-Crews künftig die Trainings für unterschiedliche Helikoptertypen im selben Simulator durchführen. Der neue Simulator wird derzeit entwickelt und soll Mitte 2023 in Betrieb genommen werden.

«Gut trainierte Crews bilden die Basis für sichere und erfolgreiche Rettungsflüge», so die Rega. Im Simulator können die Helikopterpiloten der Rega Standardsituationen sowie Notverfahren effizient trainieren, die in echt nicht oder kaum geübt werden können. Bereits im Jahr 2013 hat die Rega in der Nähe des Flughafens Zürich einen eigenen Helikoptersimulator für ihren Gebirgshelikopter des Typs AgustaWestland Da Vinci in Betrieb genommen. Die Simulatortrainings für die Crews des anderen bei der Rega im Einsatz stehenden Helikoptertyps Airbus H145 finden jeweils in Deutschland statt.

Jetzt besorgt die Rega einen neuen Helikoptersimulator. Dieser besteht aus zwei Komponenten. Zum einen aus der Bewegungsplattform,

«Im Simulator können die Helikopterpiloten der Rega Standardsituationen sowie Notverfahren effizient trainieren, die in echt nicht oder kaum geübt werden können.»



Simulator-Cockpit AW169.

Bild: rega.ch

welche die Steuerbefehle der Piloten mit Hilfe eines Hydrauliksystems in authentische Bewegungen übersetzt. Zum anderen aus einem Cockpitnachbau, der auf Schienen auf die Bewegungsplattform gefahren werden kann. Dank dieses sogenannten «Roll-on/roll-off»-Systems können auf ein- und derselben Plattform Cockpits von unterschiedlichen Helikoptertypen eingesetzt werden.

Als erstes wird der neue Simulator mit dem Cockpit für den künftigen, allwettertauglichen Rega-Helikopter des Typs Leonardo AW169-FIPS ausgerüstet. Damit können die Rega-Piloten nicht nur Flüge in schwierigen Wettersituationen wie Vereisungsbedingungen realitätsgetreu trainieren, sondern auch die Umschulung auf den neuen Helikoptertypen absolvieren. In einem

«Damit können die Rega-Piloten die Umschulung auf den neuen Helikoptertypen absolvieren.»

zweiten Schritt ist eine Nutzung des Systems mit dem Cockpit des Typs Airbus H145 vorgesehen.

Langfristige Investition ins Crew-Training

Grundsätzlich kann das neue System mit jedem künftigen Rega-Helikopter erweitert werden und alle Helikopter-Simulatortrainings der Rega-Crews können am selben Ort nahe des Flughafens Zürich durchgeführt werden. Dies redu-



Neuer Helikopter-Simulator.

Bild: rega.ch

ziert den Zeit- und Reiseaufwand für das Crew-Training erheblich. Die Rega investiert rund 15 Millionen Franken in das neue System, das voraussichtlich Mitte 2023 bei der «Lufthansa Aviation Training» (LAT) in Opfikon in Betrieb genommen wird. Die LAT wird das moderne Trainingsgerät der Rega betreiben und freie Kapazitäten auch Drittkunden anbieten.

**Full service
of avionics
and instruments.**

Avionitec AG

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

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

AVIONITEC

www.avionitec.ch

C-3603 C-537 neu im FFA Museum

Lange Zeit war die F+W C-3603 C-537 im Verkehrshaus in Luzern ausgestellt. Neu ist sie für Besucherinnen und Besucher in der Aviation Hall im FFA Museum am Flugplatz Altenrhein zu besichtigen.

«Es ist eine Ehre, das jüngste Exponat, die C-3603 C-537, vorzustellen», so das FFA Museum. Sie wurde in der Schweiz konstruiert und gebaut und besitzt noch den originalen Hispano-Suiza Motor (Lizenzbau Saurer). Mit gut 1000 PS hatte die C-3603 eine eindrucksvolle Startleistung. Früher war sie im Verkehrshaus Luzern, doch war sie seit längerem nicht mehr für die Öffentlichkeit zugänglich. Ab sofort können Besucherinnen und Besucher die C-36 im FFA Museum bestaunen.

Vampire-Trainier U-1238 soll wieder fliegen

Zudem teilte das FFA Museum diesen Monat mit, dass nächstes Jahr der Vampire-Trainier U-1238

«Mit gut 1000 PS hatte die C-3603 eine eindrucksvolle Startleistung.»

wieder fliegen soll und die Venom J-1643 einen erfolgreichen Triebwerkstest bestanden hatte.

Das FFA Museum hat zudem die zukünftig letzten flugfähigen Schweizer Hunter Mk.58 Einsitzer HB-RVS (Papyrus) und Mk.68 Trainer HB-RVR (Amici del Hunter) pünktlich zum Hunterfest in Mollis im September fertiggestellt. Dabei durchlief das Triebwerk des Papyrus und die Zelle des



**JET & PROP
HISTORIC FLIGHT
MAINTENANCE**



Wir übernehmen Wartungsarbeiten. Bei uns ist Ihr Flugzeug in besten Händen. Lernen Sie uns kennen. Wir übernehmen alle notwendigen Arbeiten mit Ihnen zu besprecheren.

So erreichen Sie uns: +41 79

Amici del Hunter eine aufwendige Inspektion. In Mollis konnten dann diese zwei Hunter in Formation vor grossem Publikum fliegen. «Diese Flugzeuge der Nachwelt zu erhalten, ist nur durch die Zusammenarbeit der gesamten Schweizer Hunter-Szene möglich gewesen», teilte das FFA Museum weiter mit.



Am Ausstellungsplatz angekommen und bereit für Besuchende.

Bild: FFA Museum



Per Bodentransport ins Museum.

Bild: FFA Museum

Auch die berühmten «Gabelschwänze», welche lange Jahre am Schweizer Himmel zu beobachten waren, werden rarer. Vor geraumer Zeit nun konnte die ehemalige Schweizer Vampire Trainer U-1238 aus Schweden zurückgeholt werden. Dieser soll nächstes Jahr wieder am Schweizer Himmel zu sehen sein. Beim Erhalt des Vampire Trainers U-1239 ist das FFA Museum ebenfalls behilflich, vor wenigen Wochen gelangte dieser von Bex nach Altenrhein.

Unser Maintenance Betrieb befindet sich direkt auf dem Gelände des Flughafens **St. Gallen Altenrhein (LSZR)** und ist am Rollwegsystem angeschlossen. Die Historic Flight Maintenance HFM GmbH ist ein vom FAZL zugelassener Unterhalts- und Wartungsbetrieb nach Part MF 2018 (H.MF.4064 bzw. CH.CAO 1018).

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

Reparaturen, Jahreskontrollen LTA's, SB's aber auch Modifikationen oder Upgrades in erstklassigen Händen, denn es liegt uns am Herzen genau wie bei Ihnen. Kommen Sie vorbei oder schreiben Sie uns, wir freuen uns die nächsten Tage mit Ihnen zu rechnen.

123 33 66 ♦ info@hf-maintenance.com ♦ www.hf-maintenance.com

International News & IAOPA

AOPA: a wide range of webinars and E-Trainings

With all the downfalls and negative impact of the Covid-19 pandemic, there are a few positive things that result from it. One of these is the fact that online trainings and learnings are now more available than ever and also widely accepted. The AOPA network is particularly strong in delivering E-courses to its members. If you are interested, you will find many webinars, trainings and classes in English from many AOPA country organisations. Aopa.org also offers a wide selection, see for example on its website [here](#).

Updated Easy Access Rules for Drones

The European Union Aviation Safety Agency has published a new revision of the Easy Access Rules for Drones. The document is generated through the eRules platform and will be updated regularly to incorporate further changes and evolutions to its content. You will find it [here](#).

EASA-FAA Industry-Regulator AM Event

From November 8 to November 12, the EASA-FAA Industry Regulator AM event will be held, hosted by EASA. Due to remaining Corona restrictions it will be held via WebEx running for 3.5–4 hours each day in the afternoons from 15:30 – 19:30 hrs. The goal is to continue to build on the outcomes of the successful 2015–2020 workshops, while striving to offer new coverage and technical insights based on the most recent developments in the area of Q&C for AM. Upon completion of the event, the proceedings will be made available to the public on the EASA website [here](#).

Girls in Aviation Day 2021: Nearly 10,000 Attendees

“Our primary goal is to introduce girls ages 8 to 17 to all the career opportunities aviation and aerospace offer”, says WAI CEO Allison McKay. «We go beyond piloting careers and include air traffic controllers, astronauts, mechanics, engineers, technicians, designers and more.» With 85 individual events presented worldwide, Women in Aviation International’s 25 Girls in Aviation Day 2021 reached nearly 10,000 attendees. While a majority of events were held in person, many were organized for virtual gatherings through the use of the Aviation for Girls App and additional video content. The events are taking place throughout September and October.

A Swiss Tradition

In one of his blog posts for AOPA, Garrett Fisher again shed light on peculiar traditions and experiences of flying in and over Switzerland. «In late winter of 2021, I discovered a Swiss tradition of sorts, where the national aero club creates a



“Roughly the halfway point: Grand Goliath, Switzerland (10,623’), with Italy on the other side of the ridge and France on the right horizon.”

Photo by Garrett Fisher / AOPA.org

“Flugparcours” where pilots fly to 10 designated airports over the course of 6 months, have each landing stamped at the airport, submit the form, and get published in a list of pilots that have done it. For reasons I still do not understand, I decided that this activity was a good idea, and began it in earnest. One thing led to another, and I was soon halfway done with the list, while also having visited several airports not on the Flugparcours list. That exposed that I had, until this point, not really gotten over a reality for GA fields in Europe: they are complicated». Read more about his adventures [here](#) – it is well worth it.

Choice between fossil fuels and plant-based fuel

“Japan needs to catch up to Europe and the US in the use of SAFs”, says All Nippon Airways President and CEO Hirako Yuji. The Japanese carrier is inviting corporate customers to help it cut carbon emissions by switching to sustainable aviation fuels, or SAFs. The Japanese carrier says businesses that take part in the program can choose between fossil fuels or plant-based fuels. SAFs can cut CO₂ emissions by 80 percent compared to conventional fuel. But they cost more. ANA conducted a sustainable fuel cargo flight for three logistics firms last month. The companies received CO₂ reduction certificates in return for paying higher fees.

Flying again in Covid-19 times

This month, reports all over the world focus on of out-of-training pilots flying again after a long break due to the Covid-19 pandemic. Stay safe if you have not been flying for a long while, and get ready by attending on of the many, readily avail-

able, on-site or virtual (re)trainings! If you need support in finding the right services for you, you can always contact our office at www.aopa.ch. Also, do not forget to become a member.

19-year-old around the world on circumnavigation flight

“I figured, well, I could (...) do something pretty crazy and fly around the world”: In another article worth reading by aopa.org, the 19-year-old Zara Rutherford, talks about her motivation and experience of launching a solo around-the-world mission. “I like to say it makes me see the world. There are some days when you just want to get to your next destination...but when you are VFR you are forced to stay below the clouds and see the world right as you’re flying around it», Rutherford explains. After departing Belgium on August 18, she has since flown across the Atlantic to Greenland, then Canada, down the U.S. East Coast to the Caribbean Islands, Colombia, Panama, Costa Rica, Mexico, and up the U.S. West Coast to Nome, Alaska. Read all about it [here](#).



Zara Rutherford grew up in an aviation family.

Photo: aopa.org, by

Beatrice De Smet, courtesy of Zara Rutherford



Mitgliederinserate

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

Als Mitglied profitieren Sie von der kostenlosen Publikation von Kleininseraten (Tausch, Occasion, Mitflugangebot usw.). Sie können jederzeit Gratisinserate aufgeben. Melden Sie sich unter <https://www.aopa.ch/deutsch/shop/kleinanzeige-aufgeben/> oder office@aopa.ch.

Zu verkaufen: fabrikneue Savannah S auf Amphib Floats

Wegen Zeitmangel verkaufe ich meine fabrikneue Savannah S auf Amphib Floats. TT 25 Stunden, Standort LSZI. Registriert als ULM in Frankreich, MWSt CH bezahlt. Alle Optionen, G3Xtouch Glascockpit. BRS 600 kg, Rotax ULS 612, 4 Tanks 144 lt; Neupreis: CHF 102'000. VB CHF 77'000. Matthias Schmid +41 79 332 64 74



Zu verkaufen

Akku-Flugzeugschlepper TOWFLEXX – TF 2.0 mit Deichselkopfsteuerung, 500 W Motor, 4 tons MTWO Aircraft inkl. Universaladapter, Geschwindigkeitsregler und extra Cirrus SR20/22 Kit; März 2021 – CHF 2500 verhandelbar. 079-7575 670

Gesucht

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

PowerFLARM zu verkaufen

Portable PowerFLARM zu verkaufen mit zusätzlicher Flarm-Antenne, Ladegerät 2018 gekauft, ca. 60 Stunden Betrieb, Akku-/Batteriebetrieb mit eigener Anzeige Funktioniert einwandfrei, zweite Antenne für bessere Abdeckung, CHF 1450.–. Jacques Sanche, 079 635 5959, jacques-sanche@bluewin.ch

Zu verkaufen

Jeppesen (Bottlang) Europe – Edition Echo, 6 Ordner.

Nachgeführt und mit Revisions-Service bezahlt bis 31.12.2021.

Verkaufspreis CHF 250.00 (Neu mit 12 Monaten Revision: €526.00) Ein Bose A20 für nur CHF 550.00!

Kontakt: info@lohag.ch

Saratoga Flyer Club sucht neue Mitglieder

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

Zu Verkaufen: 1/4 Cessna C172P IFR(*) N5317K

CHF 15'000.– TT 6000h, moteur TSO 2020h, cylindres et pistons remplacés à 1600h, Long Range 62USG, Avionique: GPS/Nav/Com Garmin GNS 430, Nav/Com KX 155A (*: à remplacer pour 8.33), DME KN62A, HSI NSD361A (slave), Transpondeur Mode S GTX330, Autopilote S-TEC-60-2, Fuel Flow, intercoms GMA 340, peinture et intérieur 2004, Hangar à LSG. JC Dispaux. 079 210 4605 ou jcdispaux@hotmail.com

**Zu verkaufen**

SAT-Telefon Iridium 9555 mit Zubehör und Tragkoffer. Einwandfreier Zustand. Ideales Kommunikationsmittel für die Aviatik. PV: CHF 950.00. Thomas Morf, +41 79 777 44 11 / thomas@morf.cloud

Cadre AIRGIZMO

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

GARMIN GPSMAP 496

Mit Zubehör für verschiedene Befestigungsmöglichkeiten, Daten Atlantic Intl Stand Juni 2020 (update + CH 45.–). Speicherkarte mit Platzrunden Europa Stand Juni 2015. 2 Akkus, Ladegerät, Ladekabel mit Lautsprecher für Zigarettanzünder, zusätzl. ext. Antenne. Dokumentation, Originalverpackung. CHF 250.– Heinz Loosli, heinz@fam-loosli.ch

Telex PC4

Intercom 4 personnes d'occasion panel mounted. Permet d'écouter de la musique et d'isoler le pilote des passagers. A vendre suite à un avion upgrade. Fonctionnait parfaitement au moment du démontage. Prix : 150 CHF. Laurent Schuler, lschuler0@gmail.com

Gesucht

Verein Haltergemeinschaft HELBA sucht IFR Pilot für Cessna F177-RG Cardinal, HB-CGM, 4 Plätze, 200 HP, 135 kts, 60 USG, Garmin Avionik (2xG5, G530 RNAF, ADSB) Stormscope, Powerflarm, S-Tec Autopilot. Kurt Grünig, kurt.gruenig@yetnet.ch

Gesucht

Kleine Gruppe sucht neue Piloten für IFR Reisemaschine mit Turbolader und Zulassung bis FL240. Mooney M20K, HB-DGI, LSZH, EFIS Aspen EFD 1000 PDF, Garmin 530W, Autopilot, Prop-deice, Oxigene. Bilder unter dgiflyers.ch. Beat Dübendorfer, beat.duebendorfer@bluewin.ch

Partner gesucht

Unsere schöne Airvan sucht Partner, die dieses unglaubliche 8-sitzige Fun-Business-Familienflugzeug fliegen möchten. Niedrige Betriebskosten, große Reichweite mit guten Geschwindigkeiten machen dieses Flugzeug zu einem interessanten Objekt. Full IFR mit G500/G650 und G750 Panel. Cargo-Pod, Para-Club Konfiguration und HB-Reg sind möglich. +41 78 613 84 72, m.wuttke@me.com



Zu verkaufen

Socata TB21 for sale. N-reg. IFR. YOM 1991. 3-blades Hartzell, Top FL250, 5.5h / 1'100NM range @55%, 170kts cruise. Total time 2800h, engine SMOH 30h. Avidyne 540/440 IFR. KFC 150 AP, Sat WX, prop de-ice, O2 installed. Price CHF 150K. Call Placido 079 407 04 28 or write placido@outlook.com

Empfehlung

Fluglehrer VFR/IFR, EASA und FAA, verfügbar ganze CH, Cirrus CSIP alle SR-Modelle Avidyne/Perspective, VisionJet SF50, Ferry-Flüge, MOU-Ausbildung Wheels auf Ihrem Flugzeug, MOU auf Ski, PA46-500. Martin Gautschi, +41 79 438 46 29, gautschim@bluewin.ch

Zu verkaufen: Halteranteil 25% Cirrus SR22TN

25% Anteil Cirrus SR22TN Turbo G3 zu verkaufen, hangariert in Zürich, technisch auf neuestem Stand, new paint, Iridium Datalink, LED-lights, digital fuel quantity indications Beringer Brakes, 4-Blatt Prop. etc., 65'000 CHF. Martin Gautschi, +41 79 438 46 29, gautschim@bluewin.ch



Etwas besonderes!

Wir fliegen mit einer „Beech Bonanza V35 TSIO“ humanitäre Einsätze! 2020 wurde fast alles auf 0h überholt. Hier einige Daten: 175 kn Reiseflug, 285 PS Turbo! 120 Gal. Fuel, Doppelsteuer, 29'990 ft Gipfelhöhe, Sauerstoff etc. Wir suchen jemand, der den Flieger ganz oder einen Anteil kaufen würde, ggf. mit einer „Back-Lease“ für unsere Einsätze. Preis auf Anfrage, verhandelbar. Matthias Wuttke, m.wuttke@me.com



EASA/FAA Lizenzen – SEP/TAA – VFR/IFR

Jahrescheckflüge, Einweisungen, Umschulungen, Flight Review (BFR) und IR Prof. Check (IPC), GTN650/750/G1000NXi, **AirBusinessCenter**, EuroAirport BSL/LFSB, FAA and TSA approved. www.flyabc.ch, paul.flyabc@bluewin.ch, 079 285 46 60, AOPA member 1241

