



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Ausgabe 284 – Sommer 2023



“Was es braucht, um solche Manöver
fliegen zu können, erfahrt Ihr
ab Seite 21”



Mein Fluglehrer staunte nicht schlecht...

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

Mein Fluglehrer machte mir gerade klar, dass man das ATIS in Sion leider nicht empfangen könne, bevor man den dortigen Tower aufrufe, denn die Berge seien im Weg. Ich sagte „kein Problem“, drückte auf den Bluetooth-Knopf meines neuen BOSE-A2o-Headsets und sagte meiner Smartphone-Assistentin, sie solle den Kontakt „ATIS Sion“ anrufen.



BOSE A2o mit Bluetooth
CHF 1125.—
sofort lieferbar

Eine Minute später konnte ich meinem Fluglehrer stolz berichten: „Wir haben Information Tango, das QNH ist 1023, Piste 25 ist aktiv.“ Mein CFI hatte davon nichts mitbekommen und staunte Bauklötze. Und bei unserem nächsten Flug teilte er mir mit, er habe sich auch so ein A2o beschafft, natürlich bei...

KNIEBRETT.CH

Inhalt

Editorial	5
News & Veranstaltungen	7
Reportage: Skyguide	10
Das war die AERO 2023	14
Logbook: Fly Like a Pro!	17
Aerobatic Days Bressaucourt	21
International News	23
Kleininserate	25

Impressum



Herausgeberin:

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

Redaktion, Übersetzung & Korrektorat:

Patricia Siebenmann, kommunikation@aopa.ch (Redaktion)

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

Layout & E-Ausgabe:

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

Erscheint alle 3 Monate

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

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

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



Editorial

Liebe AOPA-Mitglieder, liebe Supporter und Supporterinnen

An der diesjährigen Generalversammlung 2023 ist ein weiterer Meilenstein in der Geschichte der AOPA Switzerland gelegt worden. Dieser beruht auf folgender Geschichte: Anlässlich des Regional Meeting der IAOPA Europe (europäische Länder der International AOPA) wurde unter anderem intensiv über die CO₂-Frage diskutiert. Die AOPA Luxembourg hat den Anwesenden ihr Vorgehen und Lösung zu dieser Frage erläutert. Be wundernswert, wie dieses kleine Land einmal mehr Pionierarbeit leistet und den Beweis liefert, dass Grösse nichts mit Kompetenz zu tun hat. Uns hat diese Lösung sofort fasziniert. Intern hatten wir schon vorher darüber diskutiert, wie wir vorgehen sollten, sodass das Vorgehen der AOPA Luxembourg bei uns auf offene Ohren gestossen ist. Wie diese aussieht, welche Vorteile sie bringt und warum sie perfekt in die heutige Zeit passt, können Sie im Artikel zum Regional Meeting in diesem Heft lesen. Auf jeden Fall haben wir die Möglichkeit beim Schopf gepackt und beschlossen, das gleiche System in der AOPA Schweiz einzuführen. Wir sind der festen Überzeugung, damit im Sinne der Mitglieder eine Antwort auf ein drängendes Problem gefunden zu haben und sind jetzt gespannt, wie viele Mitglieder freiwillig mitmachen. Den Vorstand würde es sehr freuen, wenn es viele, ja nach Möglichkeit alle sind.

Wir haben bereits davon berichtet, dass unser CEO Philippe Hauser im Rahmen einer Arbeitsgruppe von EASA / ICAO, die sich mit Fragen des Funkverkehrs (und Language Proficiency) befasst, erreichen konnte, dass die 2 Frequenzen



123.605 und 123.135 für den internationalen Air-to-Air Sprechfunk freigegeben wurden. Diese Frequenzen lösen die bisher verwendete «Schnörri»-Frequenz 123.45 ab, die – was wir wohl alle gewusst haben – eigentlich illegal gewesen ist. Nun ist es das eine, die Zuteilung der Frequenzen zu erhalten, sie müssen auch in jedem Land mittels Publikation im AIP freigeschaltet werden. Das hat sich als schwieriger erwiesen als gedacht, und zwar, weil – obwohl seit einiger Zeit obligatorisch – noch nicht alle Länder in Europa auf das 8,33 MHz Frequenzsystem umgestellt haben. Philippe Hauser hat sich nicht entmutigen lassen und ist dabei, möglichst viele Länder zu motivieren, so rasch als möglich, somit noch im Verlauf der angelaufenen Flugsaison, die Freigabe der erwähnten Frequenzen per AIP und NOTAM zu erreichen. Mit Freude konnten wir feststellen, dass das BAZL hier sehr aktiv und unterstützend ist. Sobald wir das Aktivierungsdatum kennen, lassen wir Sie es wissen.

Neue AOPA-Website

Wir sind auch in eigener Sache tätig gewesen. Unser ehemaliger Internetauftritt www.aopa.ch war in die Tage gekommen, weshalb wir beschlossen haben, ihn einer Erneuerung zu unterziehen. Da wie so oft der Umbau komplizierter ist als der Neubau, haben wir uns entschlossen, diesen neu erstellen zu lassen. Unsere Vorstandsmitglieder Patricia Siebenmann und Peggy Walentin haben diese Aufgabe als Fachfrauen übernommen und das Resultat lässt sich mehr als sehen, es ist ein Grosserfolg: Schauen Sie die neue Webseite www.aopa.ch an und erfreuen Sie sich an ihr. Sie ist der Grundstein für eine moderne Kommunikationsstruktur, die nach und nach aufgebaut werden wird und am Schluss den aktuellen Stand der Möglichkeiten, inklusiv dem Einbezug von Social Media wie z.B. Facebook und Instagram umfassen soll. Sollten Sie interessiert sein uns dabei zu unterstützen die Bekanntheit von AOPA Switzerland zu steigern, könnten Sie beispielsweise Ihre eigenen Posts auf Social Media mit den Hashtags #joinbeforeflight #aopaswitzerland markieren. Es würde uns freuen, dadurch noch sichtbarer zu werden.

Fly Out nach Schottland

Das Fly Out 2023 steht in den Grundzügen fest. Wie bereits mitgeteilt findet es vom 28. August – 2. September 2023 statt und führt uns dieses Jahr nach Schottland. Anders als andere Jahre, werden wir dieses Jahr unsere Zelte in Perth (EGPT) in einem wunderschönen Schlosshotel aufschlagen und von dort aus sternförmig Tagesausflüge unternehmen. Damit tragen wir den Wetterrisiken Rechnung, die in Schottland wohl höher zu gewichten sind als anderswo. Aber die

Erfahrung hat uns eins gezeigt: Während den Fly Outs der AOPA Switzerland hat noch immer sehr gutes Flugwetter geherrscht. Wir freuen uns darauf, Sie am Fly Out begrüssen zu können.

Die General Aviation ist im Umbruch und hält die AOPA Switzerland, deren Vorstand und Geschäftsführer auf Trab. Nur so können wir Ihre Interessen wahrnehmen, was wir mit Begeisterung und vollem Einsatz tun. Ganz nach dem Motto: Alle für einen, einer für alle. Wenn Sie noch Piloten und Pilotinnen kennen, die noch nicht Mitglied bei uns sind, überzeugen Sie diese doch, sich uns anzuschliessen, denn je mehr wir sind, desto effektiver können wir Ihre Interessen vertreten. Und das misst sich halt – ob richtig oder falsch ist dabei nicht von Bedeutung – an der Anzahl der Mitglieder. Vielen Dank.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine erfolgreiche Flugsaison voller unvergesslicher Erlebnisse, immer viel Luft unter den Flügeln und ohne Vorkommnisse oder Unfälle.

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

News & Veranstaltungen

Generalversammlung 2023

Philippe Hauser, Geschäftsführer
AOPA Switzerland

Der 10. Juni war eigentlich ein «ungeeigneter» Tag für die Generalversammlung einer Pilotenvereinigung, zeigte sich doch der Himmel wolkenlos und lud mehr zum Fliegen ein als zum Abhalten der GV. Trotzdem konnte der Präsident Daniel Affolter um 12.30 Uhr in den Hallen des Fliegermuseums Altenrhein 24 Mitglieder und 3 Gäste begrüssen. Routiniert führte er durch die unauffällige Traktandenliste und schlug Paul «Chappe» Ruppeiner zum Stimmenzähler, sowie Philippe Hauser als Protokollführer vor, die von der Versammlung auch gleich einstimmig bestätigt wurden.

Mit dem präsidialen Jahresbericht holte Daniel Affolter etwas weiter aus und brachte wichtige Punkte vor:

- **Ausgleichen des CO₂-Ausstosses von GA-Flugzeugen:**
AOPA Switzerland schliesst sich dem Schema der AOPA Luxemburg an.
- **General Aviation hat ein Imageproblem:**
Niemand weiss so richtig, was unter «General Aviation» zu verstehen ist.
- **U-Space:**
Kampf um Luftraum und Ausrüstung. IAOPA ist in der entsprechenden EASA-Arbeitsgruppe dabei.
- **Language Proficiency Implementation:**
Wir fordern unter anderem
 - Kein Language Proficiency Check für Privatpiloten, die nach VFR fliegen. Eine gute «Standard Phraseologie» genügt vollends.



«Sämtliche Traktanden
wurden einstimmig
verabschiedet.»

- Auf jeder zivilen Funkstation soll – nebst allfälligen nationalen Sprachen – zumindest Englisch gesprochen werden dürfen.
- **Flugpläne in Europa:**
Ein Wirrwarr, das der Sicherheit alles andere als zuträglich ist.
- **Air-to-Air Frequency:**
Ein Lehrstück dafür, was möglich ist und davon, dass bei europäischen Staaten andere Massstäbe gelten. In diesem Zusammenhang erläuterte Philippe Hauser die momentane Sachlage.
- **Energie:**
Ein neues Kapitel ist aufgeschlagen. Was bringt uns die Zukunft in Sachen bleifrei Flugtreibstoff und alternative Energien?
- **Wunsch an die Schweiz:**
Aufheben des UL-Verbotes, Förderung der neuen Flugzeuge und deren Technik.

Für die Abnahme der Jahresrechnung sowie die Entlastung des Vorstandes wurden weder Einwände, Vorbehalte noch Kommentare eingebracht und deshalb auch einstimmig ohne Enthaltung verabschiedet. Auch der Mitgliederbeitrag von CHF 250.– wurde einstimmig bestätigt.

Bei der Erneuerungswahlen der Vorstandsmitglieder von Daniel Afferter und Peter Jurt herrschte die bereits gewohnte Einstimmigkeit. Dasselbe Ergebnis erfuhr Serano Pasquinello, der den scheidenden und langjährigen Revisor Georg Gautschi ersetzen wird.

Die Aktivitäten für 2023/2024 werden im Grossen und Ganzen so weitergeführt, wie sie bereits begonnen wurden. Dies trifft vor allem für die Arbeiten in den nationalen und internationalen Gremien und Kommissionen zu. Weiter stehen auch das diesjährige Fly Out nach Schottland sowie ein weiteres Flight Safety Seminar auf dem Programm.

Nach gut einer Stunde konnte der Präsident Daniel Afferter die Generalversammlung schliessen. Er bedankte sich dabei beim Flughafen St.Gallen-Altenrhein, der den anfliegenden Teilnehmern die Landetaxe erliess, und bei allen Anwesenden für den Besuch der Generalversammlung 2023. Nun lädt Daniel Afferter alle Anwesenden zum Apero ein, der vom Fliegermuseum Altenrhein bereitgestellt wurde.

2023: Fly-Out nach Schottland

Für dieses Jahr plant die AOPA Switzerland vom 28. August bis 2. September ein Fly Out nach Schottland. Wie bereits im Editorial erwähnt wurde entschieden, für die knappe Woche am selben Ort, nämlich im schottischen Perth zu bleiben und von dort aus Tagesausflüge zu planen. Ca. 1 ½ Monate vor dem Fly Out werden wir ein Online Briefing über Teams veranstalten. Alle Teilnehmer erhalten nach ihrer Anmeldung eine



Schweizer Kampfjet trainiert über der schottischen Küste.

Bild: NZZ und Luftwaffe

E-Mail-Adresse, wohin Fragen geschickt werden können. Diese werden an besagtem Online-Meeting besprochen und hoffentlich beantwortet. Details folgen bald per Newsletter.

Flugtage 2023. 75 Jahre Flugsportgruppe Zürcher Oberland FGZO

1. und 2. Juli.

[Details hier](#)



OldtimAIR Flugparade auf dem Stanserhorn

8. oder 15. Juli.

[Details hier](#)

SPAS Sea Plane Meeting

4. bis 6. August.
Bönigen am Brienzersee.
[Details hier](#)



AOPA Flugsicherheitstraining Eggenfelden. Organisiert von AOPA D-A-CH

6. bis 12. August.
Dieses Training wird von den deutschsprachigen AOPAs seit über 40 Jahren angeboten. Für Fortgeschrittene werden auch interessante Flüge mit Alpenüberquerungen nach Venedig, Slowenien, Kroatien als Tagesausflüge angeboten. Österreich, Tschechien, Ungarn wurden in den letzten Jahren ebenfalls angeflogen.

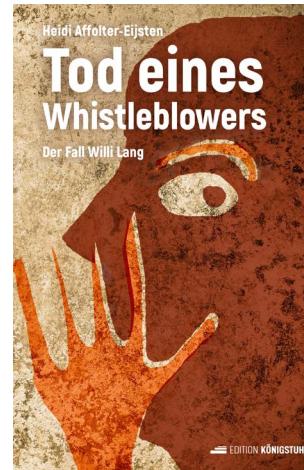
[Details hier](#)

Buch-Tipp

Erinnern Sie sich an den Pageturner «Angst und Ohnmacht, Der Fall Linard» von Heidi Affolter-Eijsten?

Jetzt ist ihr neues Buch erschienen.

Spannend wie immer, interessant und mitten aus der heutigen Zeit.



Bestellen Sie es in Ihrer Buchhandlung, beim **Verlag Königsstuhl** oder im **Webshop** der AOPA Switzerland. Viele spannende Momente beim Lesen sind gewährleistet.

Fly-In Egypt

10. bis 18. November.

Uns hat die Einladung zu einer spannenden Reise in Ägypten erreicht. Während der sogenannten Rallye werden die Piloten in einer Höhe von 2500 ft. fliegen, ikonische Wahrzeichen erkunden und die atemberaubende Landschaft Ägyptens geniessen.

Mehr Infos zur Reise und zur ägyptischen Flugsportgruppe The Flying Pharaos unter folgendem [Link](#).



Rise in The Egyptian Sky

«Zurich Information» FIC

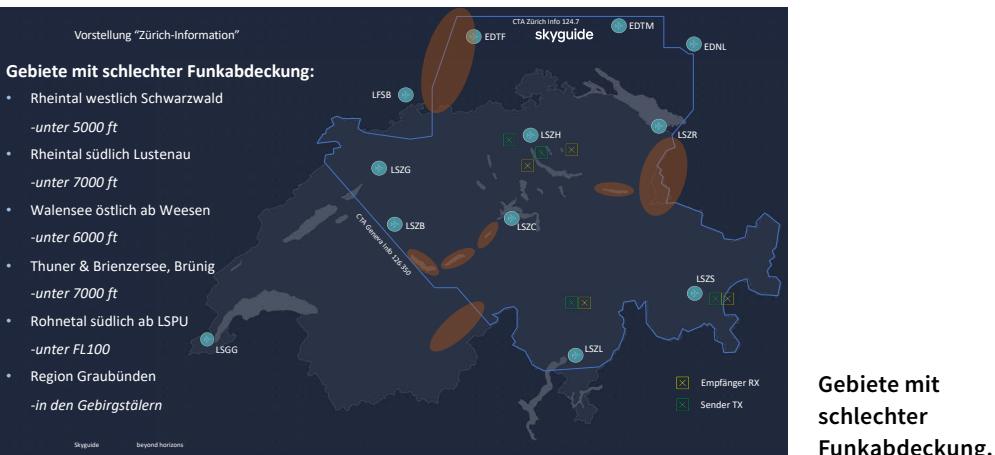
Patricia Siebenmann, Verantwortliche Kommunikation AOPA Switzerland
Bilder und Grafiken: Skyguide und Patricia Siebenmann

Skyguide oder die Arbeitsweise eines FISO (Flight Information Service Operator)

Es ist einer dieser Tage, welche diesen Frühling eher dünn gesät waren. Beim Aufwachen begrüßt mich ein blauer Himmel mit fluffigen und harmlos wirkenden einzelnen Wölkchen. In mir steigt Freude auf. Hat sich die positive Flugwetter-Prognose bewahrheitet? Steht ein Tag mit CAVOK und kaum Wind an? Die wichtigsten Flugvorbereitungen bereits am Vortag erledigt, die Meteo auf meiner Flugstrecke gecheckt, Preflight Checks erledigt, geht es nach ein paar Touch and Go's und einem kurzen Halt, um meinen Passagier aufzuladen auf die Strecke Richtung Innerschweiz. Nachdem ich auf 6000 ft AMSL gestiegen bin, stelle ich die Funkfrequenz

auf 124.700 um und lausche bei Zurich Information mit. Es wäre noch zu früh für eine Meldung meinerseits. Obwohl ich den Fluglotsen höre, kann es gut sein, dass ich für ihn immer noch zu tief bzw. in einem Funkschatten bin, wie dies zum Beispiel in Graubünden in gewissen Tälern oder im Rheintal südlich von Lustenau der Fall ist. Was aber nicht bedeutet, dass die Verständigung generell unter 6000 ft schlecht ist. Denn falls ich den Fluglotsen hören kann, kann die Zweiwegkommunikation auch funktionieren.

Ich kann aber mithören, wie andere Luftfahrzeuge in unserer Gegend vor «unidentified traffic» bzw. mir gewarnt werden. Als ich die Höhe für einen sicheren Passüberflug erreicht habe, melde ich mich bei Zurich Information mit einem



Initial Call und warte auf deren «Pass your message». Sobald ich an der Reihe bin, gebe ich dem FISO (Flight Information Service Operator) meine Details durch. Abflugort, Zielflugplatz, Flugzeugtyp, momentane Position und Höhe, die weitere beabsichtigte Flugstrecke. Mit diesen Informationen kann der FISO mich schnell auf dem Radar finden, wenn ich aufgrund der Topografie sichtbar bin und kann mich mit flugrelevanten Informationen versorgen.

Szenenwechsel

Der FISO Daniel Reynard füllt einen neuen sog. Kontrollstreifen mit all den relevanten Daten aus und übermittelt mir QNH, ev. einen Transponder-Code und nächster Meldepunkt und verfolgt mich nun auch, so weit wie möglich, auf seinem Monitor. Ich bleibe in Hörbereitschaft und melde mich beim nächsten Reporting Point wieder.



Der FISO Daniel Reynard bei der Arbeit.

*«Bei Planänderungen
kann Zurich Information
sogar Routenvorschläge
machen.»*

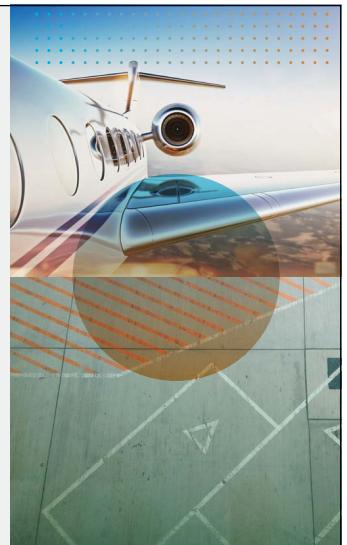
Offizieller Versicherungspartner der AOPA

**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



Arbeitsplatz
eines FISO.

Nach der problemlosen Überquerung des Alpenpasses will ich den noch etwa zwanzigminütigen Rückflug zur Homebase antreten. Denn eigentlich wäre blass ein 45-minütiger Rundflug geplant gewesen. Aber da mein Passagier nun endgültig vom Flieger-Virus gepackt und die Tanks noch fast voll sind, beschliessen wir unsere Route auszudehnen. Um sicher zu gehen, dass wir in kein aktives Schiessgebiet, kein schlechtes Wetter oder eine Danger Area fliegen, melde ich Zurich Information frühzeitig unsere Absichten.

Natürlich sollte jeder und jede PIC gut vorbereitet einen Flug antreten, aber bei Unsicherheiten oder Planänderungen, aus welchem Grund auch immer, kann Zurich Information sogar Routenvorschläge machen, wobei die Verantwortung immer beim PIC liegt. Als Pilot am besten Alternativen mittels NAV-Hilfen, Flugplätzen oder markanten Punkten vorschlagen. The simpler, the better! Dies ist auch aus Gründen von Search and Rescue wichtig. Dies ist unter anderem ein Grund, warum nach einer Route gefragt wird, mit den wichtigsten Eckpunkten wie zum Beispiel Alpenpässe, Täler, Ortschaften und ähnliches, wo nach einem vermissten Flieger gesucht werden muss. Falls der Pilot sich beim nächsten

Skyguide, Lower Airspace East in Wangen bei Dübendorf:

9 Flight Information Service Operator
22 Air Traffic Controller «Alps Radar»
(früher ARFA / DELTA)

«Zürich Information» FIC (Fluginformationszentren)

Englisch & Deutsch

«Zürich Information» 124.7

07:00 bis 22:00 LT Sommerzeit & 07:00 bis 20:00 LT Winterzeit

«Alps Radar» DELTA 119.225

07:30 bis 19:00 LT

«Alps Radar» ARFA 119.925

05:30 bis End of OPR HR LSZR / EDNY / EDTM (latest 00:00 LT)
inkl. Süddeutschem Luftraum Höhe EDTM (Mengen-Hohentengen) und EDTF (Freiburg) ohne «Sottoceneri», südlich LSZL

«Geneva Information» 126.350

Englisch & Französisch

Reporting Point nicht mehr meldet und der FISO nicht weiß, ob dieser sicher gelandet ist, wird ein Search and Rescue ausgelöst, auch ohne Eingabe eines Flugplans. Deshalb die Frage nach einer Route, auch wenn der Flieger auf dem Radar verfolgt werden kann.

Würden wir jetzt einen ausgedehnteren Alpenflug planen oder über unwegsamem Gelände fliegen, wird die Aufgabe eines Flugplans empfohlen. Mit Betonung auf empfohlen. Im Unterschied zur Pflicht einen solchen aufzugeben bei Flügen mit Grenzübertritt, wobei hier politische Grenzen und nicht FIR gemeint sind, sowie bei Flügen von und nach Zürich (LSZH) und von und nach Genf (LSGG). Dies damit die Lotsen im Tower Daten haben und die Flugpläne öffnen und schliessen können.

Der FIS (Fluginformationsdienst) ist kein Ersatz für ein umfassendes Briefing und befreit Piloten-

nen und Piloten nicht von ihrer Verantwortung für die Routenplanung in Übereinstimmung mit den Luftraum-, NOTAM- und DABS-Aktivitäten.

«Pass your message!»

Aber sollte En Route dennoch mal eine Wissenslücke oder Unsicherheit (Stichwort «Pilots Brain») bestehen, bieten Zurich und Geneva Information folgende Dienste an: Aktuelles QNH, Verkehrsinformationen, Informationen über Lufträume / DABS / NOTAM, Koordination für Einflug in den Luftraum C, Funk- und Transpondertests, Flugplanrelevante Meldungen ARR/DEP, Wetterinformationen, Fallschirmabsprungaktivitäten, Hagelabwehrschüssen, Fuel Dumping, Spezialflüge, Radarmonitoring und Übermittlung von sicherheitsrelevanten Informationen soweit möglich, Alerting Service – SAR und noch vieles mehr.

**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

De-Briefing

Das war die AERO Friedrichshafen 2023

Patricia Siebenmann, Verantwortliche Kommunikation AOPA Switzerland

Bilder: Patricia Siebenmann

Die führende Messe Europas für die Allgemeine Luftfahrt mit über 670 Ausstellern aus 35 Nationen fand vom 19. – 22. April statt. Und unser gemeinsamer Stand mit der AOPA Germany, Austria und der IAOPA war auch diesen Frühling wieder Treffpunkt für alle Themen rund um die Fliegerei. Mitglieder oder Interessenten konnten sich mit ihren Anliegen direkt an uns wenden. Das hat einmal mehr gezeigt, wie wichtig der persönliche Austausch ist. Die häufigsten Fragen drehten sich um die UL-Fliegerei vor allem für ausländische Piloten und ihre Luftfahrzeuge, Avgas, unsere Versicherungen und warum man bei uns Mitglied werden sollte. Dabei konnten

wir zu unserer Freude einige Neumitglieder gewinnen.

Laut den Organisatoren wurden die hohen Erwartungen, trotz landesweitem Bahnstreik, mit insgesamt 27'200 Besuchern übertroffen. Und ein hoher Anteil der Besucher verfügt über einen Pilotenschein.

Schwerpunkt Sustainable Aviation

In einem Podiumsgespräch, organisiert vom deutschen «fliegermagazin» diskutierte unter anderem Dr. Michael Erb, Geschäftsführer der AOPA Germany mit weiteren führenden Persön-



**Podiumsdiskussion
fliegermagazin.**

lichkeiten rund um das Thema «Die Zukunft von Avgas». Dabei betonte er wie wichtig es sei, so bald als möglich vom verbleiten Flugbenzin wegzukommen, denn wie auch von der AOPA Switzerland mehrfach betont, ist es für die General Aviation oberste Priorität, vom toxischen Benzin-Additiv TEL (Tetraethylblei) loszukommen, nachdem das die Automobilbranche bereits vor 40 Jahren geschafft hat. Weiter ist noch zu erwähnen, dass weltweit nur noch eine einzige Fabrik in der UK diesen Zusatz produziert. Es sollen keine schlafenden Hunde geweckt werden. Aber was wäre wenn...

Auf dem Podium war auch Tim Roehl von GAMI (General Aviation Modifications Inc.). GAMI kann



« Die AERO 2024 findet vom 17. bis 20. April 2024 auf dem Messegelände der Messe Friedrichshafen statt. »

seit Anfang des Jahres den Vertrieb von bleifreiem Avgas bzw. **G100UL** für sämtliche in der Musterzulassungsdatenbank der FAA benzinbetriebenen Luftfahrzeuge und Motoren gewährleisten. Laut GAMI dem ersten und einzigen FAZertifizierten, völlig bleifreien Avgas mit hoher Oktanzahl.

Thema Lizenz Ultraleichtflugzeuge (UL)

Einige ausländische Piloten wollten, wie auch schon letztes Jahr, von uns wissen, wie das denn nun sei, wenn sie mit ihrem UL-Luftfahrzeug in die Schweiz einfliegen möchten. Auch da konnten wir, Dank vertiefter Recherche unseres Vorstand-Mitglieds Luca Milesi, weiterhelfen. Eine schweizerische UL-Lizenz ermächtigt dessen Träger nicht zu einem generellen Einflug mit ausländischen UL in den Schweizer Luftraum. Ausländische UL benötigt immer eine separate Bewilligung, die für maximal 60 Tage pro Jahr (Kostenpunkt CHF 240.-) ausgestellt wird. Dieses Guthaben an Tagen kann in mehreren Tranchen bezogen werden. Mehr dazu [hier](#).

Der französische Hersteller Daher (wir erinnern uns gerne an den Testpiloten-Event mit der TBM 940 letzten Sommer, siehe [Link](#)) zeigte zum ersten Mal auf einer Messe in Europa die neueste Version seines schnellen Turboprop-Flugzeugs

«*Die AERO ist die internationale Leitmesse für die Allgemeine Luftfahrt, die Business Aviation und den Luftsport.*»

TBM 960, während gleich nebenan die Junkers Flugzeugwerke die Messepremiere der als Ultraleichtflugzeug neu gebauten Junkers A60 feierten.

Wer jetzt nicht auf Flugzeug-Shopping-Tour war, konnte sich mit Zubehör eindecken und beispielweise diverse Headsets austesten. So stellte der Kopfhörer-Hersteller Bose Aviation sein brandneues Piloten-Headset Bose A30 auf der AERO vor.

Nächstes Jahr findet die AERO zum 30. Mal statt

Die Jubiläums-Ausgabe findet vom 17. bis 20. April 2024 in Friedrichshafen statt.

Der Medientag und die Premiere der Verleihung der AERO Media Awards erfolgen am Vortag, Dienstag, 16. April 2024.

Weitere Informationen: www.aero-expo.de und [hier](#).



Logbook

Fly like a Pro!

Patricia Siebenmann, Verantwortliche Kommunikation AOPA Switzerland

Einmal am Flugplatz angekommen, komme ich in den Piloten-Modus. Obwohl mir das Fliegen viel Spass macht (was während der Grundschulung nicht immer der Fall war, aber das wäre eine andere Geschichte) und ich nichts gegen ein paar Witze während des Fluges einzuwenden habe, nehme ich das Fliegen sehr ernst. Ich versuche sogar, jeden Flug wie ein professioneller Pilot anzugehen.

Wie ein Profi zu fliegen bedeutet nicht, dass man fürs Fliegen bezahlt wird, Schulterklappen trägt und Jet Fuel verbrennt. Es bedeutet vielmehr, dass man sich der Verantwortung bewusst ist, die man als Pilot in Command trägt und stolz darauf ist, wie man jeden Flug durchführt. Das ist etwas, das man eher spüren als beschreiben kann (mehr dazu weiter unten). Wer sich lange genug auf einem Flugplatz aufhält kann dies gut beobachten: Gewisse Piloten gehen jeden Flug an, als wäre es ein Nachmittag auf dem Gummiboot, während andere ihn wie einen grossen medizinischen Eingriff angehen. Ich versuche, die erste Art von Piloten zu vermeiden.

Eine professioneller Mindset

Um wie ein Profi zu fliegen, braucht es vor allem die richtige Einstellung. Insbesondere erfordert es die Disziplin, jede Aufgabe bei jedem Flug korrekt auszuführen. Grossartige Piloten werden nie selbstzufrieden.

Um die Selbstgefälligkeit zu bekämpfen, ist eine ehrliche Selbtkritik erforderlich, was nicht im-

mer gleich gut gelingt. Um Fehler zu vermeiden, muss man zuerst nach ihnen suchen, indem man bei jedem Flug darauf achtet, wie man sich verhält. Wie gut war der letzte Approach, die letzte Landung? Ein Profi-Pilot wird selten sagen: «toll». Wahrscheinlicher ist es, dass er sich mit Details über die Speeds, einen stabilen Anflug, der Voice und das Energiemanagement auseinandersetzt. Apps wie ForeFlight oder Sky-Demon können bei diesem Prozess helfen, indem sie eine unvoreingenommene und datengestützte Ebene in das persönliche De-Briefing einbringen, aber letzten Endes braucht es einen Piloten, der bereit ist, nach innen zu schauen. Aber auch das ist ein Vorteil und kein Nachteil: Sich seiner selbst bewusster zu werden, ist keine schlechte Sache, ob man nun fliegt, Kinder erzieht oder ein Unternehmen führt.

Bescheidenheit und lebenslanges Lernen

Mit der Selbsterkenntnis verbunden ist die Bescheidenheit. In der Fliegerei sollte man Bescheidenheit nicht mit Ängstlichkeit verwechseln (das kann genauso gefährlich sein wie Übermut oder Selbstüberschätzung). Es bedeutet zuzugeben, dass Piloten, die besser waren als man selbst, aufgrund von Unachtsamkeit oder Übermut umgekommen sind. Ein Beweis für Bescheidenheit ist die Art und Weise, wie man Unfallberichte liest. Profis widerstehen der Versuchung zu sagen: «Was für ein dummer Pilot – das würde ich nie tun». Stattdessen denken sie sorgfältig darüber nach, was sie tun werden um

zu verhindern, dass ihnen ein solches Szenario jemals widerfährt.

Der letzte Teil des richtigen Mindset ist lebenslanges Lernen. Das sollte eine Selbstverständlichkeit sein, denn wenn Sie bescheiden sind und besser werden wollen, werden Sie Ihr Wissen und Ihre Fähigkeiten ständig verbessern wollen. Das kann bedeuten, dass Sie Zeit in der Luft verbringen, entweder mit einem Fluglehrer oder allein mit einem fixen Trainingsplan. Aber auch in einem Flugsimulator oder mit Hilfe von AOPA Flight Safety Seminars, Fachmagazinen, Büchern, Podcasts und Videos können Sie eine Menge lernen. Den Kopf im Spiel zu behalten ist fast genauso wichtig wie das Sammeln von Flugstunden.

12 Dos and Don'ts um wie ein Profi zu fliegen:

- Sie führen immer einen Pre-Flight-Check durch. Das muss kein 45-minütiges Auseinandernehmen des Flugzeugs sein, aber es muss

« In der Luftfahrt sollte man Bescheidenheit nicht mit Ängstlichkeit verwechseln. »

einige kritische Prüfungen beinhalten: Selbst wenn Sie fast sicher sind, dass die Tankdeckel aufgesetzt sind, überprüfen Sie das.

- Vor jedem Flug machen Sie Ihre Hausaufgaben. Wie der Pre-Flight-Check muss auch dieser keine langwierige Angelegenheit sein. Es gibt keine Bonuspunkte dafür, dass Sie vor jedem Rundflug ein Winddreieck erstellen. Aber Sie sollten vor dem Take Off einige grundlegende Planungen durchführen. Seien Sie nicht derjenige, der durch eine aktive CTR fliegt und für alle den Tag ruinieren. Zu diesem Thema noch ein interessanter [Link](#) zur EASA (European Aviation Safety Agency).



JET & PROP
HISTORIC FLIGHT MAINTENANCE

We offer maintenance services for your aircraft. Contact us: +41 79

- Sie halten das Flugzeug sauber. Das macht nicht nur einen guten Eindruck auf die Passagiere, sondern hilft auch dabei, potenzielle Wartungsprobleme früher zu erkennen und den Traffic während des Fluges leichter zu finden.
- Sie halten sich immer an eine Checkliste. Ein Flugkapitän mit 25'000 Flugstunden weiss definitiv, wie man den Motor seiner Boeing startet, aber er benutzt trotzdem eine Checkliste – und das sollten auch Sie tun.
- Sie fliegen genau gleich, ob Sie nun mit Passagieren fliegen oder nicht. Es gibt nur einen Sicherheitsstandard, und der kann sich nicht ändern, je nachdem, ob die anderen Sitze im Flugzeug besetzt sind.
- Man sagt nie: «Schau her» oder versucht, jemanden zu beeindrucken. Jedes Jahr sterben immer noch viel zu viele Piloten bei Tiefflugmanövern oder Air Prox, und ein ereignisloser Flug ist für die meisten Passagiere schon aufregend genug.
- Man ist freundlich zu den Passagieren und der Crew. Wo immer Sie als Pilot unterwegs sind, repräsentieren Sie die Luftfahrt, also erwarten Sie, dass alle zuschauen. Ein Profi-Pilot schimpft nie über den Co-Piloten oder schaut auf den Kerl herab, der Treibstoff pumpt.
- Sie schummeln nicht. «Ich bin meistens auf dem aktuellen Stand» oder «Ich fliege einfach 100 Fuss tiefer» oder «Wir können die 45 Minuten Treibstoff-Reserve auch noch anzapfen» sind keine akzeptablen Antworten. Nicht alles in der Luftfahrt ist eine harte Grenze, aber die, die es sind (Lufträume, Einflugsektoren etc.), sind binär: Entweder man hält sie ein oder nicht.
- Bei den Refreshern macht man mehr als das Minimum. Ein einstündiger Flug hie und da reicht nicht aus, um auf dem Laufenden zu bleiben, und bescheidene Piloten wissen das. Egal, ob es sich um eine jährliche Flugbesprechung, ein Instrument Proficiency Check alle sechs Monate oder nur um eine informelle

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 AZL zugelassener Unterhalts- und Wartungsbetrieb nach Part MF H.MF.4064 bzw. CH.CAO 1018.

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

Weiteren, Jahreskontrollen LTA's, SB's aber auch Modifikationen oder Up- und Downgrade in erstklassigen Händen, denn es liegt uns am Herzen genau wie Ihnen, kommen Sie vorbei oder schreiben Sie uns, wir freuen uns die nächsten Monate.

Unterrichtsstunde mit einem Fluglehrer nach einem Monat Pause handelt. Training ist eine Gewohnheit, kein Ereignis.

- Sie haben jemanden, der Sie nicht schont und Ihnen im Sinne eines Mentors Mängel aufzeigt. Dies zum Thema Selbsterkenntnis. Piloten von Fluggesellschaften haben dies in Form ihres Aviation Safety Action Program (ASAP), das die Flugdatenüberwachung nutzt, um Fehler zu erkennen, bevor sie zu Unfällen werden.



«Lebenslanges Lernen.
Das sollte eine
Selbstverständlichkeit sein.»

- Sie geben der aviation community etwas zurück. Profi-Piloten sorgen sich um ihre Branche und wollen, dass sie floriert. Deshalb gehen sie mit gutem Beispiel voran und helfen der nächsten Generation. Indem sie beispielsweise an Tagen der offenen Tür auf Flugplätzen aushelfen, Schnupperflüge anbieten oder einfach mit dem Nachbarskind sprechen, das Pilot werden möchte.
- Last but not least: «Twelve hours from the bottle to the throttle.» Das Glas Wein als Begleitung zur Flugvorbereitung am nächsten Morgen ist ein No Go!

Warum sich ein gründlicher Preflight-Check immer lohnt.
Eine Bachstelze hat es sich
gemütlich gemacht.

Bild: Natascha Wirth, LSPL

Fliegerisches aus der Schweiz

Aerobic Days Bressaucourt

Patricia Siebenmann, Verantwortliche Kommunikation AOPA Switzerland

Ausbildung Displays

Sommerzeit ist Airshow-Zeit. Momentan vergeht keine Woche, wo nicht irgendwo im Lande eine Air-Show stattfindet. Bis die präsentierten Kunststücke der Lüfte perfekt sitzen, muss immer wieder trainiert werden und dazu braucht es eine Berechtigung zum Tiefflug.

Im April fand der dreitägige Displaykurs der FMA-Fliers des Fliegermuseums Altenrhein statt.

Ziel war, die Piloten gemäss den Vorgaben des BAZL und des FMA zu befähigen, ihre Flugzeuge

- 1. sicher
- 2. gemäss den Vorschriften und
- 3. auch noch attraktiv

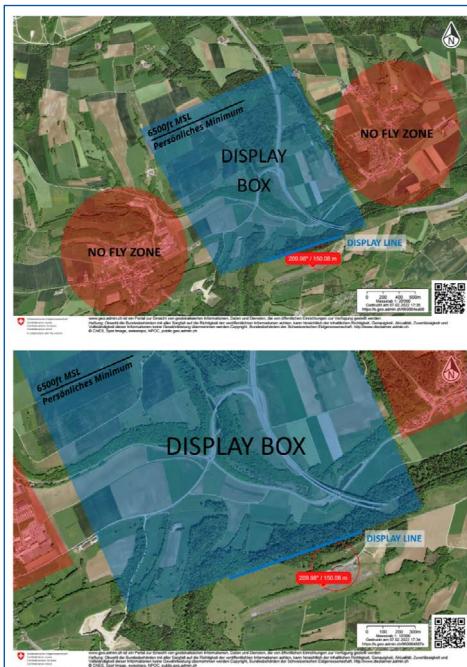
im Solo-Display und je nach Trainingsstand auch im Verbandsflug vorführen zu können und optimal auf die Teilnahme an Airshows vorbereitet zu sein.

So steht es wortwörtlich im Crew Guide, den alle Kursteilnehmer erhalten. Als Hauptziel gilt eine Tieffluggerechtigung zu erhalten oder diese zu erneuern. Früher fand der Displaykurs in Mollis statt nun wird er in Bressaucourt durchgeführt. Während den Trainings herrschen spezielle Funkverfahren, insbesondere bei Notfällen wie einem Funkausfall. Trainiert werden Kunstflug, Display und Verbandsflug.

Innerhalb der sog. Display Box bzw. über dem Flugplatz gilt ein Minimum von 300 ft bzw. 100 m AGL für Kunstflüge. Der Vorbeiflug ist sogar bis

«STEARMAN BG READY FOR DISPLAY»

50 m AGL erlaubt. Ausserhalb des Flugplatzes und über nicht dicht besiedeltem Gebiet gilt eine Mindestflughöhe von 500 m über Grund.



Beispiel einer Display-Box.

Bild: Air Crew Guide FMA Display Kurs 2023



FMA Display am Hohen Kasten.

Bild: Karin Gubler

Der Displaykurs wird im DABS publiziert. Die Funkt-Bodenstelle ist dauernd besetzt und für die Piloten gilt eine permanente Hörbereitschaft. Die Verantwortung für See and Avoid liegt immer bei den PIC. Als Wetterminima gilt VMC bei Tag.

Thema Zuschauersicherheit

Bei der eigentlichen Air-Show, aber auch während dem Training, gilt es dann noch das Thema Zuschauer einzubeziehen. Der Flugweg muss so gewählt werden, dass bei einem plötzlichen Leistungsverlust die Landung oder bei strukturellem Versagen oder anderen out-of-control-Situationen der Bodenkontakt laut Crew Guide ausserhalb der Zuschauermenge stattfindet. Kurven und Manöver müssen stets so beendet werden damit garantiert wird, dass dort wo während der Vorführung die Luftfahrzeuge einen Vektor von mehr als 30 Grad in Richtung Zuschauerlinie haben, mindestens eine Sicherheitsdistanz von 450 m eingehalten wird. Weiter

*« Trainiert werden
Kunstflug, Display
und Verbandsflug. »*

gilt es, eine Windkomponente in Richtung Publikum einzubeziehen, um eine gefährliche Annäherung zu vermeiden.

Das Training für die Tiefflugberechtigung findet in organisierter Rahmen genau einmal im Jahr statt und für alle Teilnehmer gilt dasselbe Stichtdatum für die Erneuerung ihrer CRI-Acro. Mitmachen tun hauptsächlich die FMA Flyers das Fliegermuseums Altenrhein und Flugzeug-eigentümer, die Spass an der Sache haben.

International News & IAOPA

Air-to-Air Channels

GA pilots must not use the well known FREQ 123.45 MHz for air-to-air communications, as this frequency is dedicated to airliners on north Atlantic routes or serves as data link in Europe. The new channels for this communication purpose are 123.065 and 123.135 MHz. Some States are about to implement those channels and to publish them in their AIP. Some others have still some homework to do before releasing them for GA purposes. All pilots are requested to wait the appropriate AIP publication.

Language Proficiency Requirements

As already mentioned before, we require private pilots flying under VFR to be exempted from any language proficiency requirements. This does neither apply to commercial operations nor to flights under IFR. Furthermore, beside any national languages, at least English shall be permitted at all radio stations.

These requirements were heard at the last meeting of the ICAO Language Proficiency Implementation Requirements Task Force in Uzbekistan. Most of the participants support this change. Therefore, a working paper will be created for the upcoming ICAO meeting in fall this year.

IAOPA EUR Regional Meeting 2023

We normally meet twice per year to share common issues and to set up policies and recommendations for our work in international organizations. The first meeting this year was held in Kempsing (south of London) in U.K. Please find below a summary of the three most important issues:

«GAMI: The new fuel is mixable with 100LL»

The so-called GAMI Fuel will replace the Avgas 100LL in future. In the USA, this fuel is certified for all piston driven aircraft engines with induced ignition. There is good reason that all EASA countries will follow accordingly. Since the new fuel is mixable with 100LL, we do not need new fuel stations nor new fuel trucks. The existing logistics for 100LL may be used without any restrictions.

The cooperation with AOPA USA and the European AOPAs will be intensified. A new Task Force is about to deal with this important issue.

AOPA France could achieve an extraordinary solution with its member card. This card will enable the holder to have access to all airports, similar to the one airliner pilots have to gain their jets. The process to become holder of such a card is not easy and subject of quite a bit of work. AOPA Switzerland is now evaluating to copy this process. We will inform all AOPA members accordingly.

The next meeting is scheduled in fall at the premises of Eurocontrol in Luxembourg.

Changes in German Airspaces

In whatever way you look at it, Germany is an important country for European GA pilots. Many people fly to and from Germany. Several changes



have been made there. Changes to the regulation for VFR flights when flying through areas with fixed transponder obligation (TMZ).

As of 23 March 2023, there has been a change to the procedures in TMZs with listening readiness. This change applies to pilots who are already on the FIS frequency. Here, there will only be one standard procedure throughout Germany – change to the TMZ code and listening standby on the published radar frequency.

As is well known, during transit through a TMZ, the pilot is obliged to switch to the transponder

code published on the ICAO chart and to remain on listening alert on the associated frequency, which is also published on the ICAO chart. If the pilot is in contact with the Flight Information Service (FIS) prior to entering a TMZ, the obligation to log off to FIS before switching to the frequency specified for the TMZ shall apply. Deviating from this regulation, up to now there has also been the possibility for the TMZ areas in the area of the FIR Langen and FIR-Bremen to remain on the frequency of the Flight Information Service upon request and after confirmation and to retain the transponder code assigned by FIS. This deviating regulation will now be cancelled. This means that a uniform regulation will apply to all TMZ areas in Germany (except for the TMZ Egelsbach, as this is also designated as an area with compulsory radio communication/ RMZ):

When flying through a TMZ, the pilot is obliged (without being asked) to switch the published transponder code for the corresponding TMZ and to maintain listening readiness on the associated frequency. – If there is voice radio contact with FIS before entering a TMZ, the pilot must report to FIS that he is leaving the FIS frequency. Only then will the pilot switch to the published frequency for the TMZ and set the appropriate transponder code. The change has been published in NfL 2023-1-2700.

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](#).

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.

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



Zu verkaufen Mooney M20K, HB-DFZ

turbocharged Mooney M20K 321, 1980. MTOM 1315 kg, TT 2870. Engine Conti TSIO 360 LB TT 1200 hrs KF. April 2023 6 new cylinders fitted + new turbocharger = top overhaul. Propeller 3 blades MTV 12 D. Full IFR GNS 530 com/nav. Compass King 55A / AP King KFC 200. Com 2 / Nav 2 King KX155. Transponder GTX 330. DME King KN 62A. ELT. Weather Radar L3 WX8. Flarm Ediatec ECW 100. EDM 700. Oxygen on all 4 places. Speed brakes. All leather interior black. First paint partly refurbished recently. Always hangered. Only 3 owners since new. Mint condition.

Peter von May, pvmay@bluewin.ch, +41 79 691 84 67



Gesucht

Winterprojekte. verunfallte Flugzeuge, abgelaufene ARC & Motoren, unfertige Projekte, Hagelschäden. Angebote an Ruedi Burgstaller, md@wingscout.net, 076 362 0709 – vielen Dank !

Zu Verkaufen / 1/6 Halteranteil Cessna 182P

Infolge medizinisch bedingter Aufgabe der Fliegerei wird in der im Birrfeld seit nunmehr 30 Jahren bestens verankerten Fluggruppe Graziella 1/6-Halteranteil frei. Technische Daten: TT ca. 4'780 h; Motor: ca. 80 h TSO; Propeller: ca. 400 h TSO (MT 3-Blatt-Propeller); Lärmklasse: D; Avionics:



Garmin Avionik, GTN 650, Powerflarm, ab Ende 2023 G3X touch, GFC500 AP; Transponder: Garmin GTX 328 Mode S; ELT: Artex ELT ME 406; Endurance: 6 Stunden; Zuladung: vollgetankt 350 kg Payload Die dank Autopilot ideale Reisemaschine ist ein echter 4-Plätzer und befindet sich in einem Top-Zustand. Sie war immer im Birrfeld hangariert und wird auch von der dortigen Werkstatt gewartet. Durch die geringe Anzahl Mitglieder ist eine gute Verfügbarkeit sichergestellt.

Informationen: Tel. +41 79 632 48 66 / gloormax@bluewin.ch

A vendre

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

Christophe Ruchat, 079 202 56 15

Mitflieger/in gesucht für Weltumrundung

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

Ferdinand Jaggi, 079 635 50 50

Piloten-Eigentümer gesucht

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

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

Suche Mitgliedschaft

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

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

Zu mieten gesucht

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

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

Zu verkaufen: Halteranteil 25% Cirrus SR22TN

25% Anteil Cirrus SR22TN Turbo G3 zu verkaufen, hangariert in Zürich, technisch auf neuestem Stand, neu lackiert, LED-lights, digital fuel quantity indications Beringer Brakes, 4-Blatt Prop., komplett new Garmin Avionics, 2 x G500xti, GTN750/650, Iridium Datalink etc., remanufactured Motor Null Stunden, 85'000 CHF . Martin Gautschi, +41 79 438 46 29, gautschim@bluewin.ch



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

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



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

Zu verkaufen: Garmin D2 Mach 1 Titanium

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

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

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

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

EASA/FAA Lizenzen – SEP/TAA – VFR/IFR

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

www.flyabc.ch

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

Zu verkaufen: 1979 Cessna 182Q Skywagon

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

Motor TSOH: 480 hours – Remanufact. in 2015. Propeller Overhauled in May 2017. Garmin GNC255A NAV-COM, GTN650 NAV-COM-GPS, GMA342



Audio panel, GTX330 XPDR, ELT, FLARM, DME, ADF, Col Radar, Autopilot and MORE! Specifications subject to verification by purchaser. CHF 175,000.00

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

Zu verkaufen

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

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

Kontakt: Laurent Schuler, lschuler0@gmail.com



**Der späte Start der Flugsaison 2023
war nicht für alle ein Nachteil...**

Bild: Natascha Wirth, LSPL

