



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Ausgabe 292 – Sommer 2025

« Abflug
von Calvi,
Korsika »



Mein Fluglehrer staunte nicht schlecht...

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

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



*BOSE A30 mit Bluetooth
CHF 1299.95
sofort lieferbar*

Eine Minute später konnte ich meinem Fluglehrer stolz berichten: „Wir haben Information Tango, das QNH ist 1023, Piste 25 ist aktiv.“

Mein CFI hatte davon nichts mitbekommen und staunte Bauklötze. Und bei unserem nächsten Flug teilte er mir mit, er habe sich auch so ein A30 beschafft, natürlich bei...

KNIEBRETT.CH

Inhalt

Editorial	5
News & Veranstaltungen	7
Reportage: Die GV an der AERO Friedrichshafen	14
Logbook: LPC mit Julia	17
Die Stiftung Mayday	22
IAOPA & International News	25
Mitgliederinserate	32

Impressum



Herausgeberin:

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

Redaktion, Übersetzung & Korrektorat:

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

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

Layout & E-Ausgabe:

Peggy Walentin, peggy.walentin@aopa.ch

Erscheint alle 3 Monate

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

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

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



«Das Museum Salis,
am Flugplatz
La Ferté-Alais»»



Editorial

Liebe AOPA-Mitglieder, liebe Supporter und Supporterinnen

2025 ist definitiv kein ruhiges, gemächliches Jahr mit wenig Überraschungen und viel Vertrautem. Im Gegenteil: Ein Blick in die Schlagzeilen aller Art bringt fast täglich irgendetwas Ungewohntes. Da gilt es wachsam zu sein und genau hinzusehen, was für die private Fliegerei, die General Aviation, und damit für Sie wertvoll ist und unseren Einsatz seitens der AOPA Switzerland und der IAOPA Europa erfordert. Wir bleiben auf jeden Fall wachsam.

Entlastungspaket 27

Ein erstes Beispiel ist das vom Bundesrat vorgeschlagene Entlastungspaket 27, mit welchem eine Kürzung der Bundesbeiträge an die Regionalflughäfen vorgeschlagen wird. Wir sind uns dabei bewusst, dass keiner gerne sieht, wenn gerade die ihn betreffenden Beiträge gekürzt werden, aber uns scheint, dass der Bundesrat die Bedeutung der General Aviation (Private Aviation) nicht sieht oder nicht versteht. Verständlich, denn in dem vielen Papier geht das allzu schnell unter. Der Fokus auf die Finanzen hat zur Folge, dass vor lauter Bäumen der Wald nicht mehr gesehen wird, was insbesondere für die Bedeutung der sog. «kleinen Luftfahrt» oder auch «private Luftfahrt» genannten General Aviation. Die von der General Aviation (also den entsprechenden Beteiligten) sichergestellte, dafür notwendige Infrastruktur ist eine entscheidende Grundlage für viele Tätigkeiten von Search & Rescue, Bevölkerungsschutz, Ausbildung und Sicherheit der Schweiz. Sogar die Luftwaffe hat realisiert, dass sie den Flugplatz Dübendorf nicht aufgeben darf und kann, ansonsten sie über keine Basis mehr im Nordosten der Schweiz verfügt. Die vorgeschlagenen Finanzkürzungen beruhen auf der irrigen Annahme, dass neben den Landesflugplätzen «nur» zwei weitere, mittelgrosse Flugplätze notwendig sind, um die Luftfahrt in der



« Uns scheint,
dass der Bundesrat
die Bedeutung
der General Aviation
nicht sieht. »

Schweiz sicherzustellen. Das ist falsch. Als Vergleich: Was würde der Bundesrat sagen, wenn der Vorschlag kommen würde, es genügen die Autobahnen von Schaffhausen nach Chiasso und St. Margreten nach Genf, um die Schweiz verkehrsmässig zu erschliessen? Den Kopf würde er schütteln und das Argument abweisen. Bei der Luftfahrt ist das absolut vergleichbar und deshalb setzt sich die AOPA Switzerland dafür ein, dass

«*Die General Aviation und die Privatpilotenlizenzen sind die Grundlage für die gewerbliche Luftfahrt und Airlines.*»

der Bundesrat auch hier den Kopf schüttelt und die Kürzungen zurückzieht. Unter folgendem [Link](#) finden Sie die von uns Anfang Mai eingereichte Stellungnahme.

Höhere Hürden beim Medical

Zweites Beispiel: Wie viele Piloten oder Pilotinnen der Private/General Aviation kennen Sie persönlich, die wegen akuten Herzproblemen in der Luft abgestürzt sind oder einen anderen Flugunfall verursacht haben? Niemanden? Dann sind sie in guter Gesellschaft mit allen anderen Piloten und Pilotinnen. Herzprobleme beim Fliegen sind ein gesundheitliches Nichtproblem in der Privaten/General Aviation. Damit ist auch der Beweis angetreten, dass die aktuell beim Medical durchgeführten Präventionsmassnahmen richtig und erfolgreich sind. Das aber hindert die EASA nicht daran, neue ausführliche, zeit- und finanzintensive Bestimmungen im Rahmen des Medical einzuführen. Mehr Kontrollen, mehr Arztbesuche beim Spezialisten mit dem Resultat von mehr Verunsicherung anstatt Sicherheit. Wurden bis jetzt Kardiogramme und Herzuntersuchungen in einem vernünftigen Rahmen durchgeführt, werden sie heute erweitert und verkompliziert. Abgesehen davon, dass es bereits schwierig wird, qualifiziertes Arztpersonal zu

finden, ist das Resultat so gut wie Null. Keine Gesundheitsprävention, sondern Erhöhung von Aufwand und Bürokratie. Wie war das mit dem Abbau von Bürokratie? Wir wehren uns gegen solche sinnlosen Massnahmen durch unsere Vertreter der IAOPA auf Ebene EASA und Europa. Hoffen wir, dass irgendwo die Vernunft gewinnt. Die General Aviation und die in deren Rahmen angesiedelte Privatpilotenlizenz ist die Grundlage für die gewerbliche Luftfahrt und die Airlines. Wer also die Ausbildung und den Erwerb der Privatpilotenlizenz erschwert oder verunmöglicht, be- und verhindert die kommerzielle Luftfahrt und hier insbesondere die Airlines. Bei einem weiteren Blick in die Luftfahrt bin ich immer wieder überrascht bzw. frustriert, wie wenig Behörden und Politik diese Zusammenhänge begreifen. Aber die negativen Auswirkungen und Zeichen sind da: So muss z.B. die Swiss International Airlines diesen Sommer 1'440 Flüge streichen, weil das Personal fehlt. Werden daraus Lehren gezogen? Leider nicht. Der Kleinflugplatz und die private Luftfahrt wird weiter bekämpft, in die Ferien wird dann mit einer anderen Airline geflogen oder schlimmstenfalls im Gotthard im Stau gestanden. Aber ändern, nein ändern wird die Bürokratie und Politik den Irrsinn nicht. Oder vielleicht irgendwann einmal doch?

Und noch zum Erfreulichen.

Das Wetter kann sich wieder Flugwetter nennen, die Sonne scheint, der Wind weht moderat und die Welt sieht aus der Luft herrlich, friedlich und lebenswert aus. Im Rahmen des Fly Outs 2025 nach Frankreich können wir uns davon selbst überzeugen und zusätzlich die französische Gastfreundschaft, Kultur, Küche und den gemeinsamen Austausch unter Gleichgesinnten geniessen. Im Namen der AOPA Switzerland hoffe ich, Sie dort begrüssen zu können.




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

News & Veranstaltungen

Fly Out 2025

Montag, 25. bis Samstag bis 30. August 2025

EINE REISE FÜR ALLE SINNE

Das diesjährige AOPA Fly Out führt uns nach Frankreich .

Mit Stops an geschichtsträchtigen Orten, beeindruckenden Museen, kulinarischen Höhepunkten und der Möglichkeit, selbst in legendären Oldtimern mit zu fliegen.

Wir treffen uns auf dem Flugplatz Nuits-Saint-Georges (LFGZ). Nur 300 Meter entfernt liegt das geschichtsträchtige Château de la Berchère, ein prachtvolles Schloss, das die Seele des Burgunds widerspiegelt – unser Treffpunkt und Ausgangsort für das Fly Out 2025.



Am Dienstag fliegen wir weiter nach La Ferté-Alais (LFFQ). Hier besuchen wir das Musée volant Salis, ein einzigartiges Luftfahrtmuseum mit über 50 historischen Flugzeugen auf 6'500 m² Ausstellungsfläche. Drei Generationen der Familie Salis haben sich hier der Bewahrung der Luftfahrtgeschichte verschrieben – mit Leidenschaft, Pioniergeist und dem Wunsch, Wissen weiterzugeben.

Optional können Sie selbst für unvergessliche 20 Minuten mit einem der vier Oldtimer-Flugzeuge der Aéro Vintage Academy abheben:

mit einer Travel Air, einer Boeing Stearman, einer T-6, T-28 oder einer Pitts S-2.



Am Mittwoch bleiben wir der Technik treu – aber diesmal auf vier Rädern! Unser Ziel: Le Mans (LFRM). Erleben Sie das berühmte Museum der 24 Stunden von Le Mans auf besondere Weise: bei einer geführten Tour mit spannenden Hintergrundgeschichten und exklusiven Einblicken hinter die Kulissen - Rennleitung, Podium und Ansageraum inklusive. Den Abend lassen wir gemeinsam in der charmanten Altstadt von Le Mans ausklingen.



Zum Abschluss unseres Fly Outs fliegen wir nach Royan (LFCY) an die Atlantikküste – und widmen uns erneut der Kulinarik. Am Freitag erwartet uns ein besonderer Ausflug zu einer Austernfarm. Erleben Sie die faszinierende Welt der Austernzucht – von der Aufzucht bis zur Ernte. Mehr als 50 Arbeitsschritte und bis zu fünf Jahre Geduld sind nötig, um eine perfekte **GEAY-Auster** zu erzeugen. Natürlich darf eine Verkostung verschiedener Sorten nicht fehlen! Am Samstag machen sich alle Teilnehmenden individuell auf den Rückflug zu ihrem Heimatflugplatz – mit vielen neuen Eindrücken und Erlebnissen im Gepäck.



Wir freuen uns auf Eure Anmeldung über unsere AOPA-Website unter folgendem [Link](#).

P.S.: Ca. 2 Wochen vor dem Fly Out gibt es für alle Teilnehmer ein Briefing.

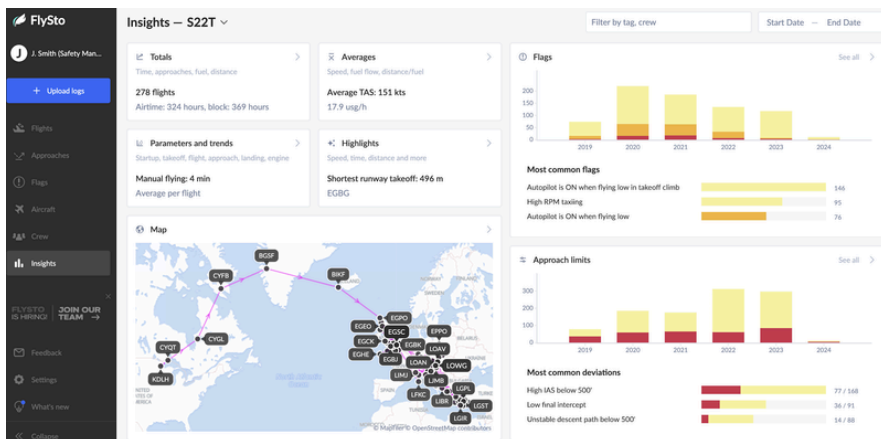
P.P.S.: Und damit Ihr die geflogenen Stunden auch korrekt und noch bequemer registrieren könnt, gibt es im nächsten Artikel News von capzlog.aero. Unsere Mitglieder profitieren weiterhin von 15 % Ermässigung.

capzlog.aero automatisiert Avionik- und Crewdaten mit FlySto und Leon

capzlog.aero, das erste offiziell nach EASA AMC1 FCL.050 zertifizierte digitale Flugbuch, erweitert seine Reichweite: Mit der neuen Integration von FlySto werden Flugdaten direkt aus der Bordavionik übernommen – gleichzeitig erlaubt die Anbindung an das Crew-Management-System Leon Software nun auch den automatisierten Import von Einsatzdaten vieler professioneller Piloten in der Business Aviation und bei Airlines. Damit werden gleich zwei zentrale Datenquellen des modernen Flugbetriebs miteinander verknüpft.

Direkte Verbindung zur Avionik über FlySto

Unterstützt werden unter anderem Garmin G1000, G3X, G5, TXi-Geräte, Dynon SkyView, Avidyne, JPI EDM sowie KML-Dateien aus Apps wie SkyDemon oder ForeFlight. Die Daten können meist direkt aus dem Speicher der Geräte – etwa via SD-Karte oder USB-Stick – ausgelesen und mit wenigen Klicks über FlySto an capzlog.aero übergeben werden. Damit entsteht ein durchgängig digitaler Weg von der Flugzeughardware ins persönliche Flugbuch – ohne Umwege über manuelle Eintragungen.



«Diese Integrationen zeigen, wie capzlog.aero den realen Anforderungen moderner Pilotenkarrieren gerecht wird. Ob Avionik oder Dispatchsystem – die Daten fließen automatisch ins Flugbuch, und der Pilot bleibt jederzeit Herr seiner Aufzeichnungen.»

Philippe Müller, CEO von capzlog.aero



gesetzeskonforme Erfassung gemäss EASA AMC1 FCL.050 – unabhängig vom jeweiligen Arbeitgeber. capzlog.aero ist bewusst unabhängig von Operatorsystemen konzipiert. Damit erhalten Piloten ein vollständiges, kontinuierliches und persönliches Flugbuch – auch bei parallelen Tätigkeiten als Freelancer, Fluglehrer oder im staatlichen bzw. militärischen Flugbetrieb. Besonders bei kumulativen Grenzwerten nach ORO.FTL.245 oder bei Recency-Nachweisen schafft das eine verlässliche, operatorübergreifende Datengrundlage.

Auch für Privatpiloten immer relevanter

capzlog.aero ist zwar im professionellen Umfeld verwurzelt, wird aber zunehmend auch für Privatpiloten attraktiv. Wer mit moderner Glascockpit-Avionik unterwegs ist, kann seine Flüge einfach, genau und sicher dokumentieren – in einem System, das regulatorisch höchsten Ansprüchen genügt.

In der Schweiz ist zudem die vollautomatisierte Revalidierung von SEP- und TMG-Klassenberechtigungen über capzlog.aero längst Realität: Nach dem digitalen Antrag liegt die neue Lizenz oft schon zwei Tage später im Briefkasten. Die Internationalisierung der Plattform ist im Gange – entsprechende Funktionen stehen bald im gesamten deutschsprachigen Raum zur Verfügung.

Analyse-Tools für die Nachbesprechung inklusive

Neben der Übertragung ins Flugbuch bietet FlySto zusätzliche Möglichkeiten zur Flugauswertung: 2D- und 3D-Visualisierung, Cockpit-Ansichten mit syn-chronisierten Videos oder Leistungsparameter auf einen Blick – hilfreich für die Nachbesprechung, Weiterbildung oder einfach, um die eigenen Flüge besser zu verstehen.

Für Operators: Das Interoperated Programm Ergänzend zur Einzelanwendung entwickelt capzlog.aero mit dem Interoperated Programm ein Angebot für AOC-Holders, Flugschulen und Airlines.

Automatischer Datenimport für Piloten der Business Aviation mit Leon

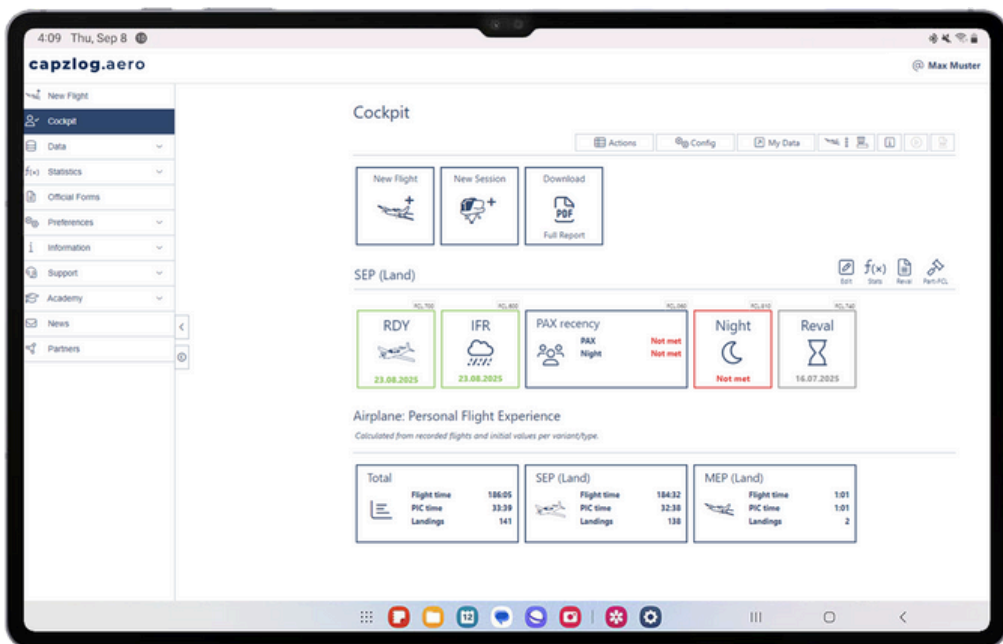
Mit der neu integrierten Schnittstelle zu Leon Software können bis zu 40'000 NCC- und CAT-Piloten, vor allem in der Business Aviation, von einer vollständigen Automatisierung profitieren. Flugdaten aus Leon – einem der meistgenutzten Crew-Dispatch-Systeme Europas – werden direkt und in Echtzeit in das persönliche capzlog.aero-Konto importiert. Das reduziert nicht nur den Aufwand, sondern sorgt auch für eine präzise und

Dabei geht es darum, verifizierte Gesamterfahrungen von Piloten zentral verfügbar zu machen – unabhängig vom Operator oder Flugbetriebskontext.

In einem ersten Schritt wird die bestehende Flugbuchfunktionalität um jene Datenwerte und Auswertungsmöglichkeiten erweitert, die für die Überwachung von Flugdienstzeiten (duty times) entscheidend sind. Für viele professionelle Piloten ist das ein Durchbruch: Sie können ihre gesetzlichen Limits künftig eigenverantwortlich und verlässlich überwachen – und so ihrer regulatorischen Verantwortung effektiv nachkommen.

Fazit

Was früher den Linienpiloten vorbehalten war, ist nun auch in der Allgemeinen Luftfahrt angekommen: Ein digitales, zertifiziertes und benutzerfreundliches Flugbuch mit direkter Verbindung zur Bordavionik und zu Dispatchsystemen wie Leon. **capzlog.aero** verbindet Avionik, Einsatzplanung und regulatorische Anforderungen zu einem System – pilotenzentriert, automatisiert und auditfähig.



Eine erfolgreiche und grossartige AERO 2025 liegt hinter uns!

“Was für ein grandioses Finale! Die AERO 2025 hat neue Massstäbe gesetzt und eindrucksvoll bewiesen, warum sie die globale Leitmesse der Allgemeinen Luftfahrt ist: 760 Aussteller aus 38 Nationen, 328 ausgestellte Flugzeuge - mehr als je zuvor - und beachtliche 32'100 Besucher aus über 80 Ländern machten diese 31. Ausgabe zur besten AERO aller Zeiten.” So steht es im letzten Newsletter der vergangenen AERO und wir können dem nur zustimmen.



Bild AOPA Germany / Text Patricia Siebenmann, Geschäftsführerin AOPA Switzerland

Wie jedes Jahr haben wir unseren Stand mit den AOPAs aus dem DACH-Raum geteilt, und dieses Jahr kam auch noch die AOPA Türkei hinzu. Sehr gut erkennbar an ihren roten Daunen-Gilets. Welche sie aber ab dem zweiten Messtag definitiv nicht mehr brauchten. Die AERO präsentierte sich nämlich bei prächtigem (VFR-) Flugwetter. Bei der AOPA Switzerland wurden wir, wie oft die vergangenen Jahre, mit Fragen zur UL-Fliegerei, genauer dem Einflug mit einem Ultralight-Flieger und einer solchen Lizenz in die Schweiz, konfrontiert. Dank unseres guten Kontaktes zum BAZL haben wir den einen oder anderen Piloten zu deren Stand in derselben Messehalle begleitet.

Mit drei weiteren Vertretern der IAOPA Europe hatten wir die Möglichkeit uns mit Vertretern der EASA zu verschiedenen GA-Themen zu unterhalten und unsere Argumente darzulegen. Neben den im Editorial erwähnten Medical-Änderungen entsprechen auch die neuen Regeln

zur Informationssicherheit nicht der nötigen Proportionalität. Als positiv konnten wir vermerken, dass die EASA das Anliegen der IAOPA Europe zur Nutzung von UAT (z.B. für sog. "e-conspicuity") mittlerweile unterstützt.



Bild: Gerrit Brand / Florian Guillermet (Exekutivdirektor EASA), Michael Erb (Senior VP IAOPA Europe), Emmanuel Davidson (AOPA France), Jacob Pedersen (AOPA Denmark), Alain Leroy (EASA Exekutivkomitee), Roland Kaps (AOPA Switzerland), Vladimir Foltin (EASA-PL GA Flightpath 2030+)

Das nun seit Anfang Jahr geltende Thema bezüglich Piloten mit einer FAA-Lizenz kam immer wieder auf. Bereits im vergangenen Jahr wurde darüber berichtet, dass Inhaber von FAA Lizenzen bei der FAA eine postalische Adresse in den USA angeben müssen. Es gibt mehrere Möglichkeiten: Entweder man hat eine Privatadresse in den USA (dazu unten mehr) oder wählt einen Dienstleister, einen sogenannten „U.S. Agent for Service“.

Inzwischen gibt es mehrere Anbieter für diesen Service, z.B. Qualit Air (15% Rabatt für AOPA Mitglieder) oder Valiair. Die AOPA USA bietet diesen Service ebenfalls an, AOPA-Mitglieder erhalten auch hier einen Rabatt. Weitere Informationen dazu hier.

Informationen zum ausgewählten Dienstleister gibt man über ein neues online Tool, das sogenannte „U.S. Agent for Service System (USAS)“, an die FAA weiter. Die Webseite ist seit dem 2. April aktiv und bietet Informationen zum Ablauf. Weitere Einzelheiten zu der neuen Vorschrift hat die FAA im Advisory Circular AC 3-1 veröffentlicht.



«Die beste AERO
aller Zeiten.»

Wir möchten uns herzlich bei allen Mitgliedern und Flug-Interessierten bedanken, die uns besucht haben. Ein ganz besonderes Dankeschön geht an unsere Standpartner, die AOPA Germany und Austria. Wir freuen uns sehr, dass wir gemeinsam an einem Strang ziehen konnten und die AERO 2025 zu einem ganz besonderen Erlebnis gemacht haben.

2026
Save the Dates

07. März 2026

Flight Safety Seminar

22.-25. April 2026

AERO Friedrichshafen

24.-29. August 2026 Fly Out



wingscout.ch

Wir verkaufen Ihr Flugzeug

46. AOPA Germany Flugsicherheitstraining in Eggenfelden

3. August 2025, 13 Uhr bis am 9. August, 10 Uhr

Das Flugsicherheitstraining in Eggenfelden findet seit über 45 Jahren statt. Durch die Nähe der Alpen ist hier das „Highlight“ die Alpeinweisung durch ortskundige Lehrer. Für Fortgeschrittene werden auch interessante Flüge mit Alpenüberquerungen nach Venedig, Slowenien oder Kroatien als Tagesausflüge angeboten. In den vergangenen Jahren wurde auch schon Österreich, Tschechien und Ungarn angefliegen.

Auch allgemeine Trainings-Flüge, bis hin zu IFR – Training kommen nicht zu kurz. Alle Trainingsinhalte können ganz individuell auf Ihre Fähigkeiten und Bedürfnisse angepasst werden, ob SEP, MEP, VFR oder IFR. Was gewünscht wird, macht die AOPA Germany möglich!

Auch in diesem Jahr wird allen Teilnehmern zu Beginn der Veranstaltung ein kostenloses ForeFlight Seminar angeboten.

Weitere Infos wie Programmdetails und Kosten findet Ihr unter der [Website der AOPA Germany](#).

Seaplane Pilots Association Switzerland

Nach einer etwas durch die Wetterkapriolen beeinträchtigten Wassersaison 2024, wünschen wir der Seaplane Pilots Association Switzerland eine grossartige Flugsaison und weisen gerne auf ihre nächsten Anlässe hin.

15. – 17.08.2025

Brienzersee / Seehotel Bönigen
Anlass bestätigt.

12. – 14.09.2025

Walensee / Resort Walensee,
Unterterzen
Anlass muss noch bestätigt werden.

19. – 20.09.2025

Zugersee Ruderclub Cham
Anlass muss noch bestätigt werden.

26. – 28.09.2025

Lac de Neuchâtel / Yvonand port
Anlass muss noch bestätigt werden.

www.seaplanes.ch



Bild: Patricia Siebenmann

Reportage

61. Generalversammlung an der AERO Friedrichshafen

Patricia Siebenmann, Geschäftsführerin AOPA Switzerland

Der Vizepräsident Roland Kaps-Becker führte dieses Jahr, im Konferenzcenter West an der AERO Friedrichshafen durch die Generalversammlung und begrüusste die 26 anwesenden stimmberechtigten Mitglieder sowie einige Gäste. Er erinnerte an den ehemaligen AOPA Island-Präsidenten Haraldur Diego, der zwei Jahre zuvor bei einem Flugzeugabsturz ums Leben kam. Das Datum der GV fiel ganz zufällig auf Haraldur Diego's Geburtstag. Das Wetter war diesmal und während der ganzen AERO auf der Seite der (VFR) Piloten, dennoch wählten die meisten angereisten Mitglieder den Landweg.

Nach der Begrüssung ging es an die Konstituierung der GV und der Wahl von Protokollführer und Stimmenzähler. Es wurde festgehalten, dass die Einladungen zur diesjährigen GV zusammen mit allen Unterlagen rechtzeitig auf unserer Website für die Mitglieder publiziert wurden.

Zudem wurde mehrmals im Position Report unter Veranstaltungen und in zwei Newslettern darauf hingewiesen. Auch wurden diverse Anfragen beantwortet. Die Jahresrechnung, das Protokoll der letztjährigen Generalversammlung in Reichenbach und auch der Revisionsbericht lagen formal vor, und die Revisoren Brigitta Sidler und Serano Pasquinelli waren vor Ort.

Die Anwesenden waren mit dieser Feststellung sowie mit der vorgeschlagenen Traktandenliste einverstanden. Roland Kaps beantragte die Co-Geschäftsführerin Patricia Siebenmann mit der Führung des Protokolls zu betrauen. Dem Antrag wurde einstimmig stattgegeben. Roland Kaps schlug als Stimmenzähler Heinz Kopetschny vor. Auch dieser wurde einstimmig gewählt. Somit wardie 61. Generalversammlung ordnungsgemäss konstituiert.

Nach der einstimmigen Genehmigung des



Protokollführerin Patricia Siebenmann

Jahresrückblick 2024/2025 und Ausblick auf die Flugsaison 2025

Protokolls der 60. GV vom 1. Juni 2024 am Flugplatz Reichenbach, erinnerte Roland Kaps in seinem Jahresrückblick 2024/2025 mit einem spektakulären Bild des qualmenden Vulkans Stromboli, an das grossartige Fly Out nach Süditalien und erwähnt den Stand des Flugplatzes Sibari an der AERO.

Dieser Platz diente während dem letzten Fly Out als Homepage. Weiter listete Roland Kaps die Themen des ausserordentlich lebhaften Flight Safety Seminars von Anfang März auf. Er erwähnte die nationale und internationale Lobby-Arbeit des am 1. April in den Ruhestand getretenen Geschäftsführers Philippe Hauser und des AOPA-Vorstands. Dazu gehören gute Kontakte zum BAZL, der ICAO Europa, der EASA (zuletzt an der AERO) und der internationalen Koordinationsgruppe von IAOPA Europe.

Weiter kam er auf das das Projekt FASST-CH zu sprechen. Darunter wird das Thema e-Conspicuity, bzw. der elektronischen Sichtbarkeit, nun gemeinsam und unter der Federführung des BAZL in vier verschiedenen Taskforces weitergeführt, wobei die AOPA Switzerland auch da eine wichtige Rolle spielt. Wir erinnern gerne an die ersten erfolgreich durchgeführten Tests der IAOPA-Lösung in Finnland und Norwegen. Erwähnt wurde auch die 6-monatige Einarbeitungszeit der neuen Geschäftsführerinnen Patricia Siebenmann und Peggy Walentin, welche nun seit dem 1. April offiziell die Geschäftsführung der AOPA Switzerland innehaben. Der ehemalige Geschäftsführer Philippe Hauser setzt sich gemeinsam mit der IAOPA Europe weiterhin für den Language Proficiency Check und die zweite Air-to-Air-Frequency ein.

Würdigung des langjährigen Geschäftsführers

Ein wichtiger Programmpunkt der diesjährigen GV war die Verabschiedung von Philippe Hauser, nach über 28 Jahren Einsatz für die AOPA Switzerland. Der Ehrenpräsident Dr. Rudolf Gerber (und Präsident von 1988 bis 2009) erinnerte in einer bewegenden Rede an das breite Tätigkeitsfeld und das Engagement des scheidenden CEO.



Philippe Hauser und der Ehrenpräsident Dr. Rudolf Gerber

Mit einer schönen Bilderübersicht wurde danach an das eine oder andere World Assembly-Abenteuer erinnert und aus dem Plenum meldete sich auch noch unser Mitglied Chris Nicca und lobte die gute und enge Zusammenarbeit mit dem AeCS (Aero-Club der Schweiz). Zu guter Letzt wurde Philippe Hauser anlässlich dieser GV zum Ehrenmitglied der AOPA Switzerland ernannt.

Im Anschluss stellten sich die beiden Nachfolgerinnen Patricia Siebenmann und Peggy Walentin kurz vor, welche sich seit dem 1. April 2025 eine 70%-Stelle teilen.



Peggy Walentin stellt sich vor

Jahresrechnung 2024 und Entlastung des Vorstands

Als nächstes stand die Jahresrechnung 2024 auf dem Programm. Diese wurde zuvor von den anwesenden Revisoren Brigitta Sidler und Serano Pasquinelli geprüft und durch die anwesenden Mitglieder einstimmig und ohne Enthaltung gutgeheissen. Roland Kaps bedankte sich bei ihnen für die geleistete Arbeit. Es gab keine Wortmeldungen. Auch bezüglich Entlastung des Vorstandes gingen keine Voten ein. Auch hier gab es ohne Enthaltung eine einstimmige Entlastung von der Generalversammlung.

Wahlen

Einstimmig wiedergewählt wurden der Präsident Daniel Affolter und Vorstandsmitglied Peter Jurt. Aus Gründen der Good Governance sind die neuen Geschäftsführerinnen Patricia Siebenmann und Peggy Walentin aus dem Vorstand ausgetreten. Diese werden durch die neuen Vorstandsmitglieder Deborah Müller und Olaf Pauls ersetzt. Beide werden einstimmig gewählt. Eine ausführliche Vorstellung der beiden folgt in einem der nächsten Position Reports. Wobei Olaf Pauls kein völlig Unbekannter ist. Er wurde bereits in einem Artikel des **Position Reports 285** auf seinem Weg zum Fluglehrer vorgestellt. Auch Deborah Müller erschien als Crew Member mit unserem damaligen Geschäftsführer Philippe Hauser, im Artikel des letzten **Position Reports 291** über die Special Mission einer DO 27 in Dübendorf.

Weiter ging es mit der Wiederwahl eines Revisors, wobei sich Serano Pasquinelli zur Wiederwahl stellte und einstimmig und ohne Enthaltung wiedergewählt wurde.

Aktivitäten 2025/2026 und Verschiedenes

Roland Kaps präsentierte das kommende Sommer-Highlight: das Fly Out vom 25. bis 30. August nach Südwestfrankreich. Peggy Walentin stellte die bereits bekannten Details vor und wies auf den kommenden ausführlichen Newsletter mit Anmeldeformular hin. Und spätestens Ende des laufenden Jahres sollen die Daten der Aktivitäten des kommenden Jahres (FSS und GV 2026) feststehen.

Bei Traktandum "Verschiedenes" angelangt, wurde das Wort nicht mehr verlangt. Vermutlich lockten unterdessen das appetitliche Catering und der bereitstehende Sekt „mit oder ohne“, welche von unserer Geschäftsführerin Peggy Walentin organisiert wurden. Die Generalversammlung konnte gegen 1215 Uhr geschlossen werden. Den Anwesenden blieb so auch noch genügend Zeit gemeinsam anzustossen, sich vom scheidenden Geschäftsführer zu verabschieden und vor allem für die AERO Friedrichshafen.



Logbook

ICAO Language Check mit Julia und bequem von zuhause aus

Patricia Siebenmann, Geschäftsführerin AOPA Switzerland

An der letzten AERO hatten Peggy und ich endlich die Gelegenheit, Julia von [languagecheck.de](https://www.languagecheck.de) persönlich zu treffen. Ein Treffen, worauf wir uns sehr gefreut haben. Hatten wir doch bis anhin nur online Kontakt gehabt.

Wir fanden die Idee verlockend, den ICAO Language Proficiency Check (LPC) gemütlich und effizient von zuhause aus absolvieren zu können. Ohne dafür in die Luft oder in ein Prüfungszentrum gehen zu müssen. Die LPC-Expertin Julia Engster-Juhas prüft persönlich.

Wir haben Julia einige Fragen gestellt:

AOPA: Erzähl uns ein wenig über dich.

Julia: Ich bin Privatpilotin, zertifizierte ICAO Language Proficiency Examiner und in der Ausbildung von Luftfahrtpersonal tätig. Seit 2023 arbeite ich hauptberuflich als Sprachprüferin und führe täglich ICAO Language Tests in deutscher und englischer Sprache durch. Ich werde regelmässig geprüft und muss meinen LPC alle 3 Jahre verlängern. Als studierte Lehrerin lege ich grossen Wert auf eine transparente, ruhige und faire Prüfungsatmosphäre. Mir ist wichtig, dass meine Kandidatinnen und Kandidaten gut vorbereitet und mit einem sicheren Gefühl in den Test starten.

AOPA: Wie läuft das konkret ab?

Julia: Völlig unkompliziert: Nachdem du deinen Termin online über [languagecheck.de](https://www.languagecheck.de) gebucht hast, erhältst du einen ZOOM-Link und loggst dich am Prüfungstag ein. Nach etwa 45 bis 60 Minuten ist der Test geschafft. Dein Zertifikat bekommst du in der Regel 2 bis 3 Werktage später per E-Mail zugeschickt.

Bevor es wirklich losgeht, biete ich immer ein kostenloses Probeinterview an. So lernst du mich vorab kennen, bekommst ein Gefühl für die Testsituation und es nimmt ein wenig die Anspannung vor der Prüfung. Für mich ist es wichtig, dass du mit einem entspannten Gefühl in die Prüfung gehst, so dass du dich vollkommen auf dein Englisch konzentrieren kannst. Gleichzeitig kann ich mir mit dem Interview einen ersten Eindruck deines Sprachniveaus machen und dir eine realistische Einschätzung abgeben, welches Level erreichbar ist.



Julia Engster-Juhas umrahmt von Peggy und Patricia

Nach der Terminbuchung erhältst du ein Briefing Pack, das den Prüfungsablauf, die Bewertungskriterien und organisatorische Details übersichtlich erklärt. Für die Registrierung benötige ich vorab einige Daten – das erledige ich bereits vor dem Prüfungstag, um den Test nicht mit Formalitäten beginnen zu müssen.

Am Testtag wählst du dich über den ZOOM-Link ein. Du brauchst lediglich:

- ein Tablet oder einen Laptop mit Kamera
- ein Headset oder Lautsprecher + Mikrofon
- ein Blatt Papier, einen Stift und ein Glas Wasser

Während der Prüfung müssen wir uns gegenseitig durchgehend sehen können – das schafft eine angenehme und persönliche Atmosphäre, auch im Online-Format.

AOPA: Was erwartet mich beim Test?

Julia: Der Test besteht aus zwei Hauptteilen:

1. Dem Interview (ca. 10 Minuten)

Basierend auf deinen Ratings (z.B. CPL, IFR, Helicopter) wird ein passender Test generiert. Das Interview ist ein freies Gespräch unter Fliegerkollegen – über Erfahrungen, Notfälle, besondere Vorkommnisse etc. Teil davon ist auch eine Bildbeschreibung, bei der du eine Situation auf einem Bild schilderst.

2. Computer Based Test (CBT)

Der CBT besteht aus 30 Fragen in sechs verschiedenen Kategorien rund um Luftfahrtenglisch. Also kein Fachwissen-Test, sondern ein Sprachtest. Die Fragen könnten lauten:

- "What is a fascinating helicopter?"
- "Do you think that checklists are useful?"

Antworten musst du innerhalb von 30 bis 60 Sekunden, zwischen den Kategorien gibt es jeweils 30 Sekunden Pause. Ich bediene den Test komplett für dich – du kannst dich voll und ganz auf das Sprechen konzentrieren. Falls du eine Frage akustisch nicht verstanden hast genügt ein simples „Say again“. Dann spiele ich die Frage erneut für dich ab.

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



Nur im Teilbereich zur Funkphraseologie brauchst du Stift und Papier zum Mitschreiben und Zurücklesen. Hier könnte eine kurze ATIS-Ansage kommen oder auch eine Startfreigabe, die du zurücklesen musst oder einen Mayday-Call, den du absetzen musst.

AOPA: Wer kann bei dir den Test absolvieren?

Julia:

Der Test ist ideal für:

- Private and Sport Pilots
- Commercial and Airline Pilots
- Ab-initio Pilots
- Helicopter Pilots/Rescue Pilots
- Executive & Business Aviation
- Drone Pilots
- Aircraft Mechanics
- Glider Pilots (v.a. für Namibia*)
- ...

...und alle anderen, die ein ICAO-Sprachzertifikat benötigen – egal ob Level 4, 5 oder 6 angestrebt wird.

*Zu den Glider Pilots in Namibia gibt es ein ganz spezielles Detail: Viele Segelfliegerpiloten gehen über die Winterzeit nach Namibia und machen dort ihre 1'000 km-Flüge. Die Behörde in Namibia möchte einen LPC als Nachweis sehen. Normalerweise brauchen Segelflieger keinen LPC, zumindest in Deutschland wie auch in der Schweiz nicht. Die Sprechfunkqualifikation (RTF) ist nur erforderlich, wenn die Piloten im kontrollierten Luftraum fliegen wollen. Aber auch dann ist der LPC für den Segelflugbetrieb nicht vorgeschrieben. Solange diese also ausserhalb des kontrollierten Luftraums fliegen, brauchen sie weder eine Funklizenz noch einen Sprachtest. Für Namibia sieht das jedoch anders aus, dort wird das vorausgesetzt.

AOPA: Weiter wollen wir von Julia wissen, ob der Test anerkannt wird:

Julia: Der Test ist selbstverständlich ICAO- und EASA-konform und wird in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) 1178/2011 Teil FCL.055 a) und b) und dem ICAO DOC 9835 durchgeführt. Es wird sowohl das sogenannte „plain English“ als auch die Phraseologie abgeprüft. Der Test ermöglicht die Beurteilung der Sprachkenntnisse

des Kandidaten/der Kandidatin sowohl im Gebrauch von festgelegten Redewendungen als auch in der Verwendung von allgemein verständlicher Sprache sowie seiner Fähigkeit, in luftfahrtspezifischen Situationen effektiv zu kommunizieren – sowohl im reinen Sprechfunkverkehr als auch im persönlichen Gespräch.

Dem Kandidaten werden alle zur Einreichung notwendigen Unterlagen von uns übermittelt, darunter das offizielle Prüfungszertifikat, die Anerkennungsurkunde des LTBs, die Lizenzen der Prüfer bzw. Prüferinnen. LTB bedeutet Language Testing Body, das ist quasi die Institution in Österreich unter der ich operiere.

Anmerkung der Redaktion bezüglich LTB: Julia ist eine Prüferin für das LTB1-01, das erste Language Testing Body in Österreich. Was aber nicht ausschliesst, dass Julia auch Piloten aus der Schweiz prüfen kann.

Julia hat uns auch durch ihre sympathische und entspannte Ausstrahlung überzeugt. Ausgestattet mit Informationen und je einem Goodie-Bag, inklusive selbstgebackenen Keksen, verlassen wir ihren Stand an der AERO. Unser nächstes LPC werden wir definitiv bei Julia absolvieren.



Wer noch nicht restlos überzeugt ist, hier noch einige Testimonials, von zufriedenen Prüfungskandidaten:

Referenzen



Lukas Schaufelberger – Fliegerschule Birrfeld

„Ich habe online auf languagecheck.de einen Termin für die Verlängerung meines LPC gebucht. Umgehend wurde ich dann von Julia per E-Mail kontaktiert und ich konnte ihr sogleich meine Absichten (höheres Level als 4 erreichen) schildern. Sie hat mich dann sehr gut beraten und wir haben ein telefonisches Vorgespräch auf Englisch geführt, welches mich einerseits sehr gut auf den Test vorbereitet hat und aufgrund dessen sie mir andererseits eine objektive Einschätzung meines Sprachniveaus geben konnte. Wir haben uns dann aufgrund dieser Einschätzung für das entsprechend zu prüfende Level entschieden. Ein paar Tage später fand dann die Prüfung statt und ich war aufgrund des Vorgesprächs sowie den Unterlagen, die zur Verfügung gestellt wurden, äusserst gut vorbereitet und konnte die Prüfung sehr gut bestehen.

Ich war wirklich sehr zufrieden mit dem ganzen Ablauf von der Anmeldung zur Prüfung, über die wirklich durchwegs hervorragende und persönliche Betreuung von der sehr sympathischen Julia, bis zur administrativen Abwicklung betreffend Prüfungsergebnissen, Bestätigung für das BAZL und Rechnungsstellung. Wenn ich müsste, würde ich eine Verlängerung des LPC sofort wieder bei languagecheck.de machen. Wer sich super betreut fühlen und mit einem äusserst sympathischen Menschen zu tun haben möchte, dem kann ich languagecheck.de respektive Julia nur wärmstens empfehlen.»

Johannes Kliem – Flugschüler

„Ich hatte heute, am 19.10.24, meinen Test bei Julia. Sie hat mich super vorbereitet, ein Vorgespräch einen Tag vorher als kleine Trockenübung war sehr hilfreich, und man weiss dann gut, was auf einen zukommt. Mit ihrem Fachwissen und ihrer charmanten Art war jede Nervosität weg, und die Zeit ist sehr schnell vergangen. Man merkt, dass sie liebt, was sie unterrichtet. Daher auf jeden Fall 5 wohlverdiente Sterne.“



« Du möchtest Deine ICAO
Language Proficiency
Check (LPC) online
absolvieren – ganz
bequem von zuhause aus?
Kein Problem! »

Guido Pelliccioli – Wings Level UPRT and aerobatic instructor and FI

„Einfache Buchung, angenehme faire Atmosphäre, schnelle unkomplizierte administrative Abwicklung. Was will man mehr!! Zum Glück wird in der Fliegerei nicht alles kompliziert!

Für mich war der Test einfach, für weniger Routinierte hilft Julia die Prüfungsangst ein wenig zu überwinden. Als Fluglehrer kann ich es nur empfehlen den Test bei Julia zu machen.“



**Spezialangebot für
AOPA Switzerland - Mitglieder
Gültig bis Ende 2025**

SP/LAPL/PPL
L4 180 Euro
L5 230 Euro
L6 250 Euro

CPL/ATPL
L4 200 Euro
L5 250 Euro
L6 270 Euro

**Inbegriffen im Preis ist immer ein
Vorgespräch (ca. 15-30min), Vorbereitungs-
material und Briefing Pack.**

*Ihr könnt Julia auch über
Instagram folgen.*



**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



www.avionitec.ch

Die Stiftung Mayday

Patricia Siebenmann, Geschäftsführerin AOPA Switzerland

Wir kennen alle das Szenario. Hauptsächlich und hoffentlich nur aus Filmen und Fernsehserien: Während einem Linienflug gibt es in der Kabine einen Passagier mit einem medizinischen Notfall. Sagen wir mal einen Herzinfarkt. Dieser fühlt sich zuerst unwohl, beginnt zu schwitzen, die Passagiere um ihn herum bemerken, dass etwas nicht in Ordnung ist und rufen als erstes das Bordpersonal. Inzwischen verschlechtert sich der Zustand des Passagiers rapide, dieser sackt zusammen, wird in die Galley gelegt und die Flugbegleiter beginnen mit der Reanimation. Eine zufällig auch an Bord anwesende Ärztin unterstützt diese. Aber leider kann nach einer Weile nur noch der Tod des Passagiers festgestellt werden. Seine mitreisende Lebenspartnerin verfällt in einen Schockzustand. Was wir in Filmen und Serien meist nicht mitkriegen, ist: In der finalen Sterbephase kann der Körper alles von sich lassen. Beispielsweise werden Sekrete nicht mehr abgehustet oder geschluckt. Was bei der Beatmung ein Faktor ist. Was sonst noch alles mit dem menschlichen Körper passiert, lassen wir jetzt hier weg. Aber so ästhetisch und „clean“ wie meistens am Bildschirm dargestellt, läuft der am Ende verlorene Kampf ums Überleben nicht unbedingt ab. Selbst wer auf ein solch einschneidendes Erlebnis vorbereitet und dafür geschult wurde, kann danach heftig und ungewohnt reagieren und im schlimmsten Fall mit einer posttraumatische Belastungsstörung reagieren.

Zeugen und Angehörige sollten deshalb mit dem Erlebten nicht allein gelassen werden und zumindest das Angebot einer Unterstützung erhalten. Nicht jeder benötigt diese Unterstützung. Bei fehlender Unterstützung erkranken nach kritischen Ereignissen jedoch etwa 4% der betroffenen Zeugen, häufig an der bereits erwähnten Posttraumatischen Belastungsstörung, die unbehandelt sehr oft im Suizid endet. Und hier kommt die Stiftung Mayday ins Spiel: Sie unterstützt in Not geratene Fluglizenzinhaber und

deren Angehörige und auch sonstige Crewmitglieder nach kritischen Ereignissen, um gerade diese Erkrankungen zu verhindern oder sehr zeitnah zu behandeln.

Auf der letzten AERO konnte ich mich mit Dr. Gerhard Fahrenbruck, selbst Pilot, Psychologe und Clinical Director der Stiftung Mayday, unterhalten.

«Die Stiftung Mayday unterstützt in Not geratene Fluglizenzinhaber und deren Angehörige.»

Er erläuterte mir, dass die Stiftung zur Erfüllung ihres Zwecks ein sogenanntes vollständiges Peer Support Programm (PSP) unterhält. Es umfasst sowohl die Betreuung nach den oben beschriebenen kritischen Ereignissen als auch die Betreuung von Lizenzinhabern und Angehörigen in schwierigen Lebenslagen einschliesslich der Betreuung von Kolleginnen und Kollegen mit einer Suchtproblematik.

Peer Support in diesem Kontext bedeutet: Flieger werden von Fliegern betreut, die aus dem gleichen Umfeld stammen und eine zusätzliche Qualifikation erworben haben, entsprechende Gespräche zu führen. Piloten aus der allgemeinen Luftfahrt sprechen mit geschulten Piloten aus der allgemeinen Luftfahrt. Flugbegleiter sprechen mit geschulten Flugbegleitern etc. Insgesamt verfügt die Stiftung Mayday über 300 Peers aus allen Bereichen der Luftfahrt.

«2024 wurde die Stiftung Mayday rund neun Mal pro Woche gerufen.»

Die Entstehungsgeschichte

Die Stiftung wurde im Jahr 1994 nach einem tödlichen Unfall mit einem einmotorigen Flugzeug auf der ILA gegründet, um die Familie des betroffenen Piloten nachhaltig zu unterstützen. Bei der Entwicklung der Stiftung Mayday und deren Peer Support Programm hat dann auch noch der Unfall der Lufthansa in Warschau 1993 eine grosse Rolle gespielt.

Durch die Verknüpfung unglücklicher Umstände konnte das Flugzeug nach der Landung nicht bremsen. Die Radbremsen versagten aufgrund von Aquaplaning, Spoiler und Schubumkehr funktionierten ebenfalls nicht wie erwartet, so dass der gewünschte und erwartete Verzögerungseffekt ausblieb.

Schlussendlich stoppte ein Erdwall am Ende der Piste das Flugzeug. Ein Pilot und ein Passagier kamen ums Leben.

Beide schweren Unfälle haben zusammen zu einem Umdenken in der Betreuung von Überlebenden, Angehörigen und Einsatzkräften geführt.

Zunächst wurde Peer Support «nur» für kritische Ereignisse eingeführt und damit der Anteil der Erkrankungen von 4% auf 0,8% gesenkt. Gleichzeitig wurde professionelle Hilfe für die verbleibenden 0,8% etabliert, so dass bei den Crewmitgliedern seither keine dauerhafte post-traumatische Belastungsstörung mehr aufgetreten ist.

Wellbeing

Im Laufe der Zeit haben sich dann immer mehr Lizenzinhaber und Angehörige mit Themen an die Stiftung Mayday gewandt, die mit kritischen Ereignissen im obigen Sinne nichts zu tun hatten. Piloten haben sich beispielsweise mit medizinischen oder psychologischen Diagnosen,

mit nicht bestanden Prüfungsflügen, mit finanziellen oder Beziehungsproblemen an die Stiftung Mayday gewandt, so dass die Stiftung Mayday Peers als Coaches ausgebildet hat, die diese Themen entweder selbst betreuen oder aber an das professionelle Netzwerk der Stiftung Mayday



verweisen konnten und können. 80% betroffener Kolleginnen und Kollegen reichen die Gespräche mit den so ausgebildeten Peers, 20% werden erfolgreich verwiesen.

Auch Betroffene einer Suchterkrankung können sich inzwischen an die Stiftung Mayday wenden und werden neben der professionellen Hilfe durch Ärzte und Psychologen von Peers normalerweise bis zu 3 Jahre betreut. Die Erfolgchancen einer solchen Therapie liegen bei gut 80%.

Von den Fallzahlen her melden sich inzwischen mehr Betroffene mit einem Wellbeing-Thema als es Betroffene nach kritischen Ereignissen gibt. Beim Thema Sucht geht es meist um Alkohol. Die Fallzahlen hier sind relativ niedrig. Insgesamt betreut die Stiftung Mayday etwa 800 Personen pro Jahr.

Europäische Airlines seit dem 2021 in der Pflicht

Flugbetriebe sind seit 2021 laut europäischer Vorschriften verpflichtet, ein Peer Support Programm für ihre Piloten selbst vorzuhalten oder aber zu finanzieren. Diesen Teil hat inzwischen die mit der Stiftung Mayday eng zusammenarbeitende HF Human Factor GmbH übernommen, da die Stiftung Mayday keine entsprechenden Verträge abschliessen kann, ohne ihre Gemeinnützigkeit zu verlieren. Im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt leistet diese Arbeit nach wie vor die Stiftung Mayday auf Basis des Engagements ihres ehrenamtlichen Teams. Die Stiftung Mayday finanziert sich für Ausbildung, Supervision, Qualitätssicherung und internationalen Vernetzung der Mitarbeiter einzig durch Spenden. Die Kosten der Betreuung werden den ehrenamtlichen Mitarbeitern auf Wunsch erstattet. Der Wert dieses Engagements beträgt ein Vielfaches von dem, was die Stiftung für die mit den

Betreuungen verbundenen Kosten aufwendet.

Für die Ausbildung zum Peer besteht innerhalb der Stiftung Mayday eine mehrjährige Warteliste. Kein Wunder bei einer Fluktuation von nur 3%, hauptsächlich durch altersbedingte Abgänge. Alle Peers erhalten zunächst eine dreitägige Grundschulung zum Umgang mit betroffenen Kolleginnen und Kollegen nach kritischen Ereignissen, gefolgt von einem Refresher nach einem und später nach je zwei Jahren. Peers, die darüber hinaus in anderen Bereichen geschult werden, erhalten eine zusätzliche Ausbildung und Supervision. Die Ausbildung erfolgt nach internationalen Standards.

Aus der ursprünglich recht kleinen Initiative ist inzwischen ein Team von 300 regelmässig geschulten Mitarbeitern entstanden, das sich um direkt Betroffene und deren Angehörigen kümmert. Es ist international vernetzt und kann im Zweifel weltweit sehr schnell reagieren.



*Bild: Stiftung Mayday /
Der Mayday-Stand der diesjährigen AERO Friedrichshafen und seine Crew, bestehend aus Peers und Gerhard Fahrenbruck, Clinical Director der Stiftung Mayday (zweiter von rechts).*

International News & IAOPA

IAOPA Europe – Regional Meeting in Den Haag

Roland Kaps-Becker, Vizepräsident AOPA Switzerland

Der Internationale Verband der AOPAs (IAOPA) wurde 1962 mit dem Ziel gegründet, bei der ICAO in Montreal eine Stimme für die General Aviation zu haben. Dies gelang auch, so dass die IAOPA weltweit der einzige GA-Verband ist, der bei der Air Navigation Commission (vorbereitendes Standardisierungsgremium der ICAO) Beobachterstatus genießt und somit bei der ICAO Themen auf die Agenda bringen und bei den Diskussionen die Sicht der GA vortragen kann. Unter anderem konnte dank der IAOPA nach langen Verhandlungen erreicht werden, dass für den Flugbetrieb auf GA-Plätzen Rettungswagen nicht mehr vor Ort sein müssen. Dadurch entfällt auch die Anwesenheitspflicht eines Flugleiters, was in diversen (europäischen) Ländern bisher vorgeschrieben war.

Mit der IAOPA Europe als Zusammenschluss der europäischen AOPAs haben wir unsere Kräfte ebenfalls geeint, um so mit stärkerer Stimme bei den Standardisierungs- und Regulierungsorganen (u.a. EASA, EUROCONTROL) auftreten zu können. In Zusammenarbeit mit anderen Verbänden (z.B. der GAMA, der General Aviation Manufacturers Association) können wir einerseits Informationsveranstaltungen durchführen und andererseits mit koordiniertem Feedback und gemeinsamen Anlässen auf Behörden einwirken.

Im Rahmen der IAOPA Europe treffen sich Vertreter der nationalen AOPAs zweimal im Jahr an einem Regional Meeting, um sich gegenseitig über innovative Ideen oder Erfolge zuhanden der Mitglieder aber natürlich auch Herausforderungen auszutauschen. Das letzte solche Treffen wurde Anfang Mai 2025 von der AOPA Netherlands in Den Haag organisiert. Insgesamt 25 Teilnehmer aus 15 Ländern waren anwesend, wobei die AOPA Switzerland mit Peggy Walentin in der neuen Rolle als Co-Geschäftsführerin und Roland Kaps-Becker (Vizepräsident) vertreten war.



*Insgesamt 25 Teilnehmer aus 15 Ländern waren anwesend
Bild: Maatthijs van Dusseldorp*

Verbot Avgas-Flugzeuge

Roland leitet auch das Koordinationsteam der IAOPA Europe, das sich bereits am Vortag zu diversen Themen austauschte. Dieses Team trifft sich ausserhalb solcher physischen Treffen auch einmal im Monat für einen Kurzaustausch per Teams. Das sind in der Regel knapp 10 Personen, die für die IAOPA Europe in diversen Aspekten (z.B. bei EASA) aktiv sind. Im Rahmen des Regional Meetings hat uns einmal mehr das überraschende Verbot für Avgas-Flugzeuge in Antwerpen und Oostende beschäftigt. Gemeinsam haben wir Tätigkeitsfelder durch die AOPA Belgien im Namen von IAOPA Europe erörtert. Mittlerweile wurde unsere Stellungnahme der belgischen Regierung zugestellt.

« Im Rahmen der
IAOPA Europe treffen sich
Vertreter der nationalen
AOPAs zweimal im Jahr an
einem Regional Meeting. »

Erste Erfahrungen in den verschiedenen Ländern zu den neuen Medical-Anforderungen der EASA zur Ermittlung des Risikos kardiovaskulärer Erkrankungen sind in diesem Kontext sehr hilfreich. Dies ist ebenfalls ein Thema, das uns im Koordinationsteam noch weiter beschäftigen wird, da die Umsetzung (erwartungsgemäss) in den EASA-Staaten sehr unterschiedlich gehandhabt wird.

Das Regional Meeting lebt neben den inhaltlichen Diskussionen immer auch vom gegenseitigen besser Kennenlernen. Aufgrund dieser persönlichen Kontakte ergab sich schon manche Idee für ein Fly Out mit grandioser Organisation durch die AOPA vor Ort. Dies war u.a. der Fall für dasjenige nach Rumänien, wozu die Idee am Regional Meeting in Bukarest im Gespräch mit dem rumänischen AOPA-Vorstand aufkam. Interessant war auch diesmal der Austausch. Diverse Länder konnten von grösseren oder kleineren Erfolgen für ihre oder gar sämtliche AOPA Mitglieder berichten. So sind u.a. in der Türkei die Lande- und gegebenenfalls die Handlinggebühren für AOPA massiv reduziert worden.

AOPA USA Präsident

Darren Pleasance, der seit Anfang des Jahres Präsident der AOPA USA und damit auch der IAOPA ist, sprach zu uns aus dem fernen Los Angeles. Er schätzt die Innovationsfreude der Europäer bei neuen Flugzeugen gerade im Bereich der leichteren Maschinen und nimmt auch wahr, dass die IAOPA Europe eine intensive und gute Zusammenarbeit mit der EASA pflegt.



Ein Zeichen davon war auch die Anwesenheit von Vladimír Foltín, der Programmleiter für «GA Flightplath 2030+» bei der EASA ist. In einem Schwerpunkt seiner Präsentation erläuterte er die verschiedenen Aspekte und den aktuellen Stand der EASA-Entwicklungen zur elektronischen Sichtbarkeit (e-conspicuity). Dazu gibt es auch ein Schweizer Projekt (FASST-CH), in dem die AOPA Switzerland in 2 Task Forces aktiv beteiligt ist und über das wir im nächsten Position Report berichten werden. Ziel dieser Aktivitäten ist es, dass alle Flugzeuge elektronisch erkennbar sind und miteinander kommunizieren können. Als AOPA setzen wir uns dafür ein, dass bestehende Installation von ADS-B erhalten bleiben können, was allgemein auch anerkannt wird. Zudem tauschen wir uns mit der AOPA Finnland aus, die mit deren Luftfahrtbehörde Versuche macht, weitere flugrelevante Informationen über diesen Kanal auch ins Cockpit zu bringen. Den aktuellen Stand haben die Finnen denn auch am Regional Meeting vorgetragen.

TIPPS: Ihr könnt euch auch für den monatlichen Newsletter der IAOPA Europa auf der Homepage anmelden und so direkt mitkriegen, mit welchen Themen wir uns beschäftigen. Die Website ist auch ein Fundus für andere Informationen rund um die Fliegerei in Europa und – last but not least – es gibt eine Übersicht der Vergünstigungen für AOPA Members.

Weitere Hintergrundinformationen zur IAOPA findet Ihr auch auf unserer Homepage



Vladimír Foltín / Bild: Maatthijs van Dusseldorp

GA Days von GAMA & IAOPA in Egelsbach

Text: Michael Erb, Geschäftsführer AOPA Germany und Roland Kaps-Becker, Vizepräsident AOPA Switzerland

Am 25. und 26. Juni kamen über 40 Vertreter der EASA und mehrerer nationaler Behörden zu den von der GAMA und der IAOPA gemeinsam organisierten General Aviation Days in Egelsbach, wo sie sich mit über 50 Industrievertretern treffen konnten.

Das Ziel der Veranstaltung war es, die Vielfalt und die Innovationskraft der Allgemeinen Luftfahrt erlebbar zu machen – direkt am Flugplatz, im Austausch mit der Industrie, den Flugschulen, den Verbänden und den Flugzeugbetreibern.

In mehreren thematischen Gesprächsrunden wurde präsentiert und diskutiert, dabei ging es um verschiedenste operative Herausforderungen,

um die Innovationskraft moderner Avionik und Antriebe, um flugmedizinische Fragestellungen, unklare Lizenzfragen, die Problematik zu weniger IFR-Anflugverfahren an kleinen Flugplätzen und auch um Fragen der Wartung und der Zulassung. Als Vertreter der IAOPA Europe haben wir zu viert mit den Kollegen Andrei Zincenco (AOPA Romania) und Jacob Pedersen (AOPA Denmark) das Thema «operative Herausforderungen» aus verschiedenen Blickwinkeln vorbereitet. Uns war es ein Anliegen, den Teilnehmern mitzugeben, was die GA gerade zur Linienfliegerei unterscheidet. Aufgrund eines familiären Notfalls am Vortag des Anlasses war Roland Kaps leider an der Teilnahme verhindert.



Seine Kollegen übernahmen aber gerne und gekonnt seinen Part. Vor 7 Kleingruppen konnten sie den Anwesenden die GA-Herausforderungen, die Vielfalt der verschiedenen Nutzer und Betriebsarten aber auch den Enthusiasmus für die GA näherbringen. Mehrere vom Verband der Flugzeughersteller GAMA eingeladene Unternehmen unterstützten die Veranstaltung mit ihren Flugzeugen, um den Teilnehmern einmal vorzuführen, wie sich ein Flug im Cockpit eines modernen kleinen Flugzeugs in der Umgebung eines internationalen Großflughafens anfühlt.

Die Flotte umfasste eine Pipistrel Velis Elektro, drei Leichtflugzeuge von Elixir, die Zweimots DA42 und DA62 von Diamond Aircraft, Cirrus mit der SR22 und dem SF50-Jet, einen Helikopter Enstrom 480B, eine Bell 429 und als größtem Teilnehmer eine Sikorsky S92. Garmin stellte seine neue Autoland-Avionik vor, die im Falle des Ausfalls des Piloten in der Lage ist ein Flugzeug selbstständig zu landen. ForeFlight organisierte das Briefing der Demo-Piloten und stattete die Fluggäste mit iPads aus, um den Flugverlauf verfolgen zu können.



EASA-Exekutivkomitee gesamthaft anwesend

Angeführt wurde die EASA-Delegation von ihrem Exekutivdirektor Florian Guillermet, der früher auch selbst Privatpilot mit IFR-Berechtigung war. Mit dabei war das Executive-Board der EASA, das General Aviation Team mit Alain Leroy, Vladimir Foltin und Raphaelle Berthier sowie zahlreiche Experten aus den verschiedensten Abteilungen. Auch die Europäische Kommission als Dienstherr der EASA war mit ihrem Leiter Luftfahrt Filip Cornelis vertreten.

«*Die Veranstaltung war ein starkes Zeichen für den gut etablierten Dialog zwischen der EASA und unserer Branche.*»

Aus den USA angereist war der neue Präsident der AOPA USA und der IAOPA, Darren Pleasance, der über die positiven Erfahrungen mit flächendeckenden GPS-Anflugverfahren und den Sicherheitszuwachs durch ADS-B vortrug. Zudem nutzte er die Gelegenheit auch zu intensiven Gesprächen mit seinen europäischen Kollegen. Auch eine Delegation der GAMA unter der Führung von CEO James Viola war aus den USA angereist, um ihre europäischen Repräsentanten Kyle Martin und Cate Brancart zu unterstützen.

Dr. Niels Stark von der TRIWO, dem Betreiber des Flugplatz Egelsbach, konnte darstellen, warum ein Instrumentenanflugverfahren so wichtig für den Flugbetrieb ist, und welche Herausforderungen es hier zu überwinden gilt.

Die Veranstaltung war starkes Zeichen für den gut etablierten Dialog zwischen der EASA und unserer Branche. Dieser Dialog musste nicht erzwungen werden, sondern kam zustande, weil die EASA sich für die Problemstellungen der Branche interessiert.

Der Beginn der Beziehung zwischen der EASA und der Allgemeinen Luftfahrt war durchaus schwierig. Zunächst hat die EASA ab 2003 die Verantwortung für die Zulassung großer Flugzeuge übernommen, dann auch für die gesamte Luftfahrt. Für die EASA war es auch zunächst ein Schock, dass die GA so gar nicht von den in der Grossluftfahrt durchaus bewährten Regelungen begeistert war, denn sie setzen viel zu sehr auf Managementsysteme und viel zu wenig auf Eigenverantwortung. Schließlich wurde in 2014 die GA-Roadmap verabschiedet, die uns Neuerungen wie den Part Maintenance Light für die Flugzeugwartung, den LAPL als Einsteiger-Fluglizenz, die vereinfachte IFR-Ausbildung und

CS-STAN für den einfachen Einbau von Geräten in unseren Cockpits brachte.

Ist die Beziehung perfekt? Sicherlich nicht. Wie auch in einer zwischenmenschlichen Beziehung müssen alle Beteiligten daran arbeiten, dass sie über die Jahre gut bleibt. Immer wieder gibt es Probleme und Missverständnisse, die gelöst werden müssen. So wie die der neuen Vorschriften für kardiovaskuläre Untersuchungen aus der Flugmedizin, die plötzlich und unangekündigt veröffentlicht wurden und den gemeinsamen Bemühungen für ein vereinfachtes Medical für Privatpiloten diametral entgegenstehen. Oder der Part IS für IT-Sicherheit mit seinen völlig überzogenen Anforderungen für Flugschulen, sobald sie Flugzeuge über 2000kg MTOM einsetzen, passt nicht wirklich ins Konzept. Eines steht fest: Der Dialog zwischen den Verbänden und der EASA wird fortgesetzt, und nach diesem Event werden alle Beteiligten sich besser verstehen als zuvor.



«GA bedeutet vor allem
Eigenverantwortung
und weniger
Managementsysteme.»



Die hohen Entgelte Salzburg (LOWS) sind endlich Geschichte!

Dies seit April 2025 und Dank dem Einsatz unserer Kollegen von der AOPA Austria.

Die bei Schweizer Piloten beliebte Destination hatte sich seit 2024 aufgrund ihrer Entgelt- und Gebührensituation für die General Aviation sehr negativ entwickelt. Salzburg wurde zu einem der teuersten Flughäfen für die GA. Zahlreiche Pilotinnen und Piloten aus dem In- und Ausland haben ihren Unmut darüber bei uns und der AOPA Austria deponiert. Ende April hat LOWS nun eingelenkt.

Es wird nur mehr der Transport der Crew bzw. Passagiere pro Fahrt mit 15 Euro berechnet. Das gesamte Schreiben kann [hier](#) nachgelesen werden. Weiters wird auch die Rückerstattung bereits bezahlter Apron Service Entgelte ermöglicht. Allfällige Rückforderungen können über die E-Mail Adresse gac@salzburg-airport.at bzw. über dieses [Formular](#) abgewickelt werden. Mitglieder berichten, dass inzwischen proaktiv Gutschriften vom Flughafen Salzburg erstellt werden.

« *Unsere Hartnäckigkeit hat sich bezahlt gemacht und das war nur möglich, weil wir mit unseren Mitgliedern eine starke Stimme haben.* »

Zitat AOPA Austria

Watch the latest videos of the AOPA Air Safety Institute and read the international E-Magazin.



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.](#)

Steig ein ins Flugbuch von capzlog.aero

Ein Schweizer Startup verändert die Welt der Piloten-Flugbücher



AOPA-Mitglied?
15% Rabatt!

Jetzt umsteigen: das einzige vom BAZL zertifizierte digitale Flugbuch für Piloten.

Jetzt investieren: Sei dabei, wenn wir mit unserem digitalen Flugbuch die Welt erobern.



CEO & Co-Founder

Philippe Müller

philippe@capzlog.aero

Mitgliederinserate



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**.

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

Headset Lightspeed Zulu 3

Zu verkaufen (da für meinen Kopf einfach zu gross):

Top Zustand, wenig gebraucht.

Inkl. 2 x Ohrpolster neu, original-verpackt, 2 x Mikrophon-Windschutz neu, original-verpackt, 2 x Kopfpolster neu, original-verpackt

Verkaufspreis: CHF 750.--

Kontakt: Gilbert Schnidrig, gilbert.schnidrig@rhone.ch, 079 422 18 15
01.07.2025

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

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

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



Zu Verkaufen: Fabrikneues Bose Aviation Headset A30 mit Bluetooth

Anschluss PJ-Stecker. Originalverpackt, Ungeöffnet. Artikel: 857641-3120. Verkauf wegen Falschbestellung (Anschlusskabel).

Preis CHF 1'195.00.

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

25.06.2025

A VENDRE Piper PA28-140 Cherokee 160 HP

HBOYH 1965 / LSGP

Kontakt: Bernard Savoie +4122 369 16 57

+4179 687 00 10 / savoiebd@netplus.ch

25.06.2025



Reiseflugzeug sucht Mitbesitzer

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

Standort der Cessna ist Grenchen.



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

20.06.2025

Piper Malibu Mirage 1/4 Anteil

Mit der Druck-Kabine 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
20.06.2025

SUCHE

Suche Garmin GNS430 & GNS530 & King KX165A

Angebote unter 0763620709, Rudolf Burgstaller, 8200@bluewin.ch
19.05.2025

Learjet 55 Kabine in Medical Configuration

Einsetzbar für Cabin Crew Training Learjet 55 Cockpit mit 2 Sitzen, Yokes, Pedale, Instrumente, Panele, Switching units, Bedienelemente, Sauerstoffmasken, Cabin entertainment system : zum eigenen Ausbau
Auskünfte unter 0763620709

Rudolf Burgstaller, 8200@bluewin.ch
19.05.2025

Anteile zu verkaufen:**FFA AS-202/15-1 Bravo (HB-HFW)**

Verfügbar 1x50% od. 2x33%.
Standort LSZT (Lommis) & CAMO+.
Die Gelegenheit in Stück Schweizer Geschichte zu besitzen. Bj.1978, Sr.Nr. 129, MTOW 999kg, Noise Level D, Engine O-320-E2A, TTSO 60h, TBO 2200h, Propeller McCauley (fix-pitch), TTSO 60h, TBO 2200h, Airframe TTSN 9892h, Max Service Life 16'000h. Preis pro 33% Anteil; 30'000CHF.



Bei Interesse: Michael Bolliger, +41 79 715 44 47, michael_bolliger@bluewin.ch / Thomas Tanner, +41 79 248 43 80, tannery@bluewin.ch
19.05.2025

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

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

14.02.2025

Interesse an einer TBM?

Suche Pilot, der sich mit mir gemeinsam ab 2025 eine TBM teilt.

Ich stelle mir das Modell 900 bis 940 vor. Hangar ist vorhanden.

Bei Interesse: fcthiel@me.com

17.10.2024

Cirrus SR22T GTS für Schweizer Käufer

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

Weitere Infos auf mackh.com/cirrus

18.07.2024

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

15.02.2024

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

07.12.2023

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

21.11.2023

Beste Flugsimulator „ELITE“

Dem Meistbietenden abzugeben inkl. Gestell.

Pierre Schaerer

Tel-Nr. +41 79 405 51 91,

schaerer.pierre@bluewin.ch

10.11.2023

**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

06.10.2023

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

06.10.2023

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

14.06.2023

Gesucht

Winterprojekte. verunfallte Flugzeuge, abgelaufene ARC & Motoren, unfertige Projekte,
 Hagelschäden,
 Angebote an Ruedi Burgstaller
 service@wingscout.net, 076 362 0709 - vielen Dank !
 01.06.2023

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
31.01.2023

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
13.12.2022

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 Philips, paul.flyabc@bluewin.ch, 079 285 46 60



AOPA SWITZERLAND