



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Ausgabe 280 – Sommer 2022



« Junkers lässt mit
der A50 Junior die
1920 und 30er Jahre
wiederaufleben. »

ab Seite 18



Mein Fluglehrer staunte nicht schlecht...

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

Mein Fluglehrer machte mir gerade klar, dass man das ATIS in Sion leider nicht empfangen könne, bevor man den dortigen Tower aufrufe, denn die Berge seien im Weg. Ich sagte „kein Problem“, drückte auf den Bluetooth-Knopf meines neuen BOSE-A20-Headsets und sagte meiner Smartphone-Assistentin, sie solle den Kontakt „ATIS Sion“ anrufen.



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

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

KNIEBRETT.CH

Inhalt

Editorial	4
Der neue Vorstand	5
News & Veranstaltungen	6
Reportage: GV im Birrfeld	8
Kolumne	13
Porträt OpenFly	15
Fliegerisches aus der Schweiz	18
International Affairs	21
International News & IAOPA	26
Kleininserate	28

Impressum



Herausgeberin:

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

Redaktion & Übersetzung:

Kommunikation AOPA, kommunikation@aopa.ch (Redaktion)

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

Layout & E-Ausgabe:

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

Erscheint alle 3 Monate

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

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

Liebe Mitglieder, Freunde, Freundinnen und Supporter

Es war ein schönes Erlebnis, viele Mitglieder und Freunde der AOPA Switzerland anlässlich der Generalversammlung 2022 auf dem Flugplatz Birrfeld und zuvor an der AERO in Friedrichshafen persönlich zu treffen und endlich wieder ungezwungene Gespräche über die General Aviation führen zu können. Hoffen wir, dass es so weiter geht.

Die Jahre 2021 und 2022 sind aus den bekannten Gründen mit uns und unseren Gefühlen, Hoffnungen und Ängsten intensiv Achterbahn gefahren. Mal durften wir etwas, dann wieder nicht. Mal ging die Welt morgen unter, mal wurde das auf die Jahre 2030 oder 2050 verschoben. Mal wurden die Ferien um's Haus als die neue Zukunft gepriesen, mal waren die Flugplätze wieder voll von Menschen auf dem Weg in die Ferien im Ausland. Und so könnte die Aufzählung weitergehen. Aber alles wurde auf grausame Weise vom brutalen Überfall Russlands auf die Ukraine übertroffen. Aus Machtgier und Grössenwahn einer kleinen russischen, politischen und militärischen Führungsschicht wurde die längste Friedensperiode in Europa brachial beendet und ein Krieg in Europa angefangen. Wohin wird uns das führen?



Anlässlich der Generalversammlung 2022 auf dem Flugplatz Birrfeld (separater Bericht weiter hinten) konnte ich über die Spendenaktion der AOPA Switzerland zugunsten der AOPA Ukraine berichten. Wir haben die Vertreter der AOPA Ukraine in den vergangenen Jahren anlässlich von Regional Meetings kennen und schätzen gelernt. Das erlaubte es uns, von Beginn des rechtswidrigen russischen Angriffes auf die Ukraine direkten Kontakt mit der AOPA Ukraine aufzunehmen. Diese sandte uns einen Hilferuf mit der Bitte um Unterstützung bei der Beschaffung von medizinischem Material zugunsten der notleidenden Bevölkerung. Der Vorstand hat daraufhin sofort eine entsprechende Spendenaktion gestartet, die dann im Rahmen der IAOPA in ganz Europa verbreitet wurde und weitere Spendenaktionen in anderen Ländern ausgelöst hat. Die eingegangenen Spenden wurden von der AOPA Switzerland auf CHF 20'000 aufgerundet, ein grosser Erfolg und beeindruckendes Zeichen

der Solidarität. Luca Milesi, Vorstandsmitglied und als Apotheker mit grossem Leistungsausweis mit der medizinischen Materie vertraut, hat für uns die Koordination und Kontrolle der Spendenaktion übernommen. Die medizinischen Hilfsgüter werden dabei vom Verkäufer nach Polen geliefert, wo sie dann ihren Weg direkt in die Ukraine finden. Dieses effiziente und kostengünstige Vorgehen ist nur dank der Hilfe und Vermittlung durch die AOPA Polen möglich. Mit dessen Präsidenten konnten anlässlich der AERO die Einzelheiten besprochen und geregelt werden. Wir stehen immer noch unter dem Eindruck des menschlichen Einsatzes, den in Polen alle zugunsten der notleidenden Bevölkerung in der Ukraine leistet. Auch haben wir bewegendes E-Mail der AOPA Ukraine erhalten, in welchem diese von Herzen für die Hilfe dankt. Auch wir danken herzlich allen, die zu dieser Spendenaktion beigetragen haben.

Lassen wir der Hoffnung Raum, dass sich der Krieg nicht hinzieht und die Ukraine bald beginnen kann, ihr Land im früheren Umfang wieder aufzubauen. Dafür drücken wir die Daumen.

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

Der neue Vorstand

«*Unser Vorstand
wächst weiter.*»



**Von links nach rechts:
Peter «Juri» Jurt; Patricia Siebenmann;
Luca Milesi; Daniel Affolter, Präsident;
Roland Kaps-Becker, Vizepräsident;
unser frisch gewähltes Vorstandsmitglied
Peggy Walentin und Philippe Hauser,
Geschäftsführer.**

Fly Out 2022 nach Italien

Das diesjährige Fly Out führt uns vom Montag, 22. bis Samstag, 27. August nach Italien. Eine wiederum interessante Tour steht uns bevor.

Für den Eingangszoll in Italien – sprich in die EU – bietet sich der Flugplatz von Bresso LIMB an, der sich nordwestlich vom Flughafen Milano-Linate befindet.

Am Montag treffen wir uns auf dem Flugplatz von Modena LIPM zu einem Welcome Aperò. Danach steht eine Besichtigung der Ferrari-Werke in Maranello an.

Tags darauf geht es weiter nach Ferrara LIPF, einer Stadt mit grosser Geschichte. Wir werden einen Stadtrundgang erleben und dort die älteste Weinschenke der Welt erkunden. Auch kulinarisch muss sich Ferrara wahrlich nicht verstecken.

Das rund 100 NM entfernte Foligno LIAF wird am Mittwoch angefliegen und wird uns für zwei Tage beherbergen. Kultur und Gastronomie werden dabei die Hauptthemen sein.

Was wäre ein Fly Out ohne Anflug auf eine Insel?



Isola d'Elba

Bild: AOPA

Deshalb haben wir Elba LIRJ als letzte Destination gewählt und landen dort am Freitag. Nach einem interessanten Nachmittagsprogramm bildet wie immer ein tolles Dinner den Schlusspunkt unsere Reise.

Nähere Details mit Preisangaben und Anmelde-möglichkeiten werden wir unseren Mitgliedern per Newsletter bekannt geben. Wir freuen uns schon jetzt über Ihre Teilnahme beim Fly Out 2022.

SPAS Meetings 2022

Die Wasserflugzeuge kommen, und zwar an folgenden Daten:

Yvonand, Lac de Neuchâtel → 17. bis 19. Juni

Bönigen, Brienersee → 12. bis 14. August

Cham, Zugersee → 19. bis 21. August

L'Abbaye, Lac de Joux → 26. bis 28. August

Weitere Infos dazu unter <https://seaplanes.ch>

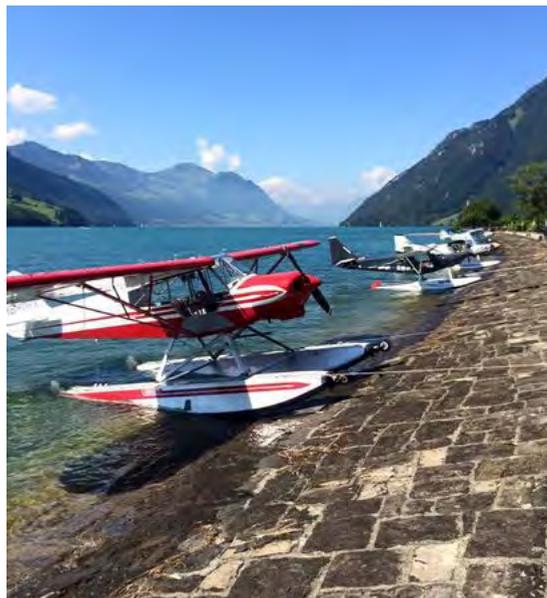


Bild: SPAS – Seaplane Pilots Association Switzerland

Testpiloten – Event mit der TBM 940

Wir waren hoch erfreut darüber, wie viele qualifizierte Piloten sich gemeldet haben, um die TBM 940 von Daher zu fliegen und einen Bericht zu verfassen. Die Glücklichen wurden nun von TBM ausgewählt und im nächsten Position Report werden wir lesen können, wie es den Testpiloten ergangen ist. Wir sind gespannt auf das Resultat und bedanken uns bei Daher für den fliegerischen Leckerbissen.

Flugplatzfest St. Stephan

Beim schönen Flugplatz im Berner Oberland laufen die Vorbereitungen auf Hochtouren für das Hunterfest vom 20. August. Ein besonderes Highlight wird der Besuch der legendären **Patrouille Suisse** mit ihren rot-weissen Tiger-Jets sein.



Informationen zum Programm werden laufend unter <https://www.hunterverein.ch> aktualisiert.

Rencontres Internationales d'Oldtimers in Gruyères (RIO)

Vom 3. bis 4. September treffen sich in Gruyères fliegende und rollende Oldtimer.

Das Team von Luftfahrtenthusiasten organisiert seit 2014 Veranstaltungen in der Westschweiz, an denen zahlreiche Oldtimer-Flugzeuge und -Fahrzeuge teilnehmen. Dabei handelt es sich nicht um eine Airshow, sondern um ein Treffen, bei denen die Öffentlichkeit eingeladen wird, Maschinen aus einer anderen Zeit zu entdecken

und mit Besetzungen, Piloten und Mechanikern zu interagieren. Die RIOs finden alle zwei Jahre statt und ziehen Tausende von Zuschauern an. Nach einer durch die Pandemie bedingten Pause freut es die Veranstalter, die nächste Ausgabe anzukündigen. Zum ersten Mal auf dem Flugplatz von Gruyère LSGT. Zwischen See und Bergen, in einer Region, die für ihren Käse und ihre Schokolade bekannt ist.

Weitere Informationen finden Sie auf der Website www.rio.aero.



58. Generalversammlung

Schwerpunkte des Rückblicks des AOPA-Präsidenten Dani Affolter waren die Situation in der Ukraine, Corona, die CO2-Abstimmung und eine Rückschau auf die AERO 2022.

Spendenaktion für die Ukraine

Der Präsident ging als Erstes auf die Spendenaktion der AOPA Switzerland zugunsten der AOPA Ukraine ein, die um Hilfe bei der Beschaffung von medizinischem Material für die notleidende ukrainische Bevölkerung gebeten hatte. Wie im Editorial dargelegt, war diese Aktion ein grosser Erfolg und ein starkes Zeichen der Solidarität mit einer Bevölkerung, die unsägliches Leid zu ertragen hat. Wünschen wir der Ukraine, dass sie bald den Frieden, der ihr auf so brutale Weise von Russland genommen worden ist, zurückerhält und mit dem Wiederaufbau beginnen kann.

Corona und dessen Auswirkungen sind bekannt. Glücklicherweise hat sich die Situation entschärft und es so unter anderem auch ermöglicht, die GV wieder im persönlichen Rahmen durchzuführen. Einschränkungen und Regeln waren im Bereich der General Aviation in der Schweiz – im Gegensatz zu manch anderen Ländern – mit Augenmass erlassen worden. So konnte wer wollte weiterhin fliegen, was der Sicherheit diene, denn Übung macht den Meister, was ganz besonders in der Luftfahrt gilt.

Die Widersprüche der Politik

Der Rückblick auf die parlamentarische Debatte, den Abstimmungskampf und das Resultat der CO2-Abstimmung ist – so der Präsident – ein Lehrstück für die Unberechenbarkeit von Politik und politischen Schwerpunkten. Vor der Abstimmung

wurde in Parlament und Abstimmungskampf behauptet, der Preis für den Treibstoff könne gar nicht hoch genug, ja er müsse sogar hoch sein. Je höher, desto lieber. Heute ist der Preis für den Treibstoff gestiegen und plötzlich ist alles anders. Nun wird der Staat aufgefordert, den Preis für Treibstoff mit allen möglichen Massnahmen (Subventionen, Steuerreduktionen, etc.) wieder zu senken. Solche Widersprüche dienen weder der Glaubwürdigkeit von Parlament und Parteien, noch helfen sie eine Politik für die Zukunft zu gestalten. Von der AOPA aus sind wir weiterhin gefordert, die grosse Bedeutung der General Aviation darzulegen, damit in Zukunft solche dummen politischen Streiche zu ihren Lasten es gar nicht erst bis ins Parlament schaffen.

Die AERO ist zurück

Ende April fand die AERO 2022 in Friedrichshafen wieder mit Publikumsbeteiligung statt. Zum Glück. Die vielen zufriedenen Gesichter zeigten begleitet vom entsprechenden Geräuschpegel mit aller Deutlichkeit auf, dass der persönliche Kontakt mit nichts zu ersetzen ist. Der Stand der IAOPA, an welchem die AOPA Switzerland Gastrecht genoss und an dem sie während der ganzen Zeit mit Vorstandsmitgliedern und Philippe Hauser vertreten gewesen ist, erfreute sich jedenfalls vielen Besuchen von Mitgliedern und Freunden.

Der Präsident fasste seine Eindrücke der diesjährigen Messe zusammen. Eindrücklich war,

wie im Bereich der General Aviation (den kommerziellen Bereich nicht berücksichtigt) die leichten Flugzeuge (knapp über 700 kg MTOW) sowie Ultralight, Eco-Light und wie sie sonst noch genannt werden (MTOW unter 700 kg) überwogen.

Neue Werkstoffe, hohe Qualität der Herstellung, neueste Elektronik, leichte und leistungsfähige Motoren und das alles mit der entsprechenden Lärmverminderung haben den modernen Flugzeugen zum Durchbruch verschafft und die «bisherigen» Flugzeuge in die Ecke gedrängt. Anhand eines Beispiels verdeutlichte der Präsident dies: Ein Mitglied hat nach vielen Jahren sein klassisches Flugzeug mit 1350 kg MTOW verkauft und ein solches mit 750 kg MTOW gekauft (tiefste EASA Gewichtskategorie). Dieses Flugzeug weist 2 Plätze auf, 5 ½ Std. Endurance, 120 kts Cruise-speed, Glascockpit, tiefste Lärmkategorie, Fallschirm, IFR Ausrüstung, Home-Funktion, «Panik-Knopf» (stellt den normalen Flugzustand aus einer Notsituation her) und noch vieles mehr. Und das zu einem unvorstellbar günstigen Kaufpreis und Flugminutenkosten. Noch vor zehn Jahren wäre jemand für verrückt erklärt worden, der das vorausgesagt hätte, heute ist es Realität. Junge Piloten schulen heute auf UL, kaufen solche und bereisen die ganze Welt damit. Keiner will noch z.B. ein 20-jähriges Flugzeug fliegen oder gar erwerben.

Was hier hinterherhinkt, sind die Regeln der EASA. Aber auch die Schweiz ist aufgerufen, den modernen Flugzeugen, die ganz im Trend der Zeit liegen, indem sie wenig Treibstoff verbrauchen, leise sind und einfache Infrastruktur benötigen, auf der nationalen Ebene zum Durchbruch zu verhelfen und nicht darauf zu warten, dass die EASA tätig wird.

« Die AERO hat gezeigt: Persönliche Kontakte sind unersetzbar. »

Avgas 100LL

Weitere Stichworte waren die Problematik von Flugbenzin 100LL. Die EU hat beschlossen, dass künftig solcher Treibstoff einer Bewilligung bedarf. Firmen können bis zum 01.11.2023 ein entsprechendes Gesuch für eine Importlizenz einreichen. Sollte keine Firma den Zuschlag erhalten, ist vom 1. Mai 2025 an kein 100LL oder ähnliches mehr in Europa zugelassen. Da nach wie vor sehr viele – vor allem ältere – Flugzeuge diesen Treibstoff benötigen, kommt hier eine grosse Aufgabe auf Flugzeugeigentümer und Industrie zu. Womit aber bestimmt zu rechnen ist, ist eine massive Preiserhöhung für diese Art von Treibstoff.

123.450 – Frequenz und Language Proficiency

Philippe Hauser, Geschäftsführer der AOPA Switzerland, orientierte über seine Aktivitäten als Vertreter der IAOPA in Sachen Frequenzen. So ist auf Initiative der IAOPA eine Diskussion für eine Europäische General-Aviation-Frequenz im Gange, auf der die Piloten unter sich Informationen austauschen bzw. Informationen abgerufen werden können. Auch in Sachen Language Proficiency Level 4 ist Philippe Hauser bei der ICAO

(International Civil Aviation Organisation) tätig und hat Vorschläge zur Vereinfachung unterbreitet. Mehr darüber weiter hinten ab Seite 21 im Position Report.

Drohnen

Die Drohnen werden zu einer immer grösseren Herausforderung, beanspruchen sie doch etwas vereinfacht gesagt den Luftraum bis 500 ft Grund. Da hier grosse wirtschaftliche, also finanzielle, Interessen zum Tragen kommen, ist mit entsprechender Lobbyarbeit und politischem Druck auf bzw. gegen die General Aviation zu rechnen. So hat z.B. der Touring Club Schweiz TCS eine Mobilitätsakademie («Drone and Vertical Mobility Academy») im Auftrag der FIA (Fédération International Automobile) gegründet, die sich mit Drohnenfragen befasst und diese ver-

treten wird. Hinzu kommt, dass im Rahmen der Diskussion für einen sogenannten U-Space Begehren gestellt werden, die zu einer regelrechten Zweiteilung des heutigen Luftraumes führen würden. Die IAOPA ist in den entsprechenden Gremien vertreten und kämpft an vorderster Front für einen frei zugänglichen Luftraum.

«*Der knappe Luftraum für die General Aviation wird durch die Drohnen noch zusätzlich eingeschränkt.*»

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



Neues Mitglied im AOPA Switzerland-Vorstand

Last but not least gab es an der diesjährigen GV Wahlen. Wiedergewählt wurde der langjährige Vize-Präsident Roland Kaps-Becker und neu gewählt Peggy Walentin.

«*Ich liebe es das Gefühl des Fliegens und der Freiheit zu teilen.*»

Peggy Walentin

1994 hat Peggy Walentin die erste Airshow organisiert und im weiteren Verlauf sind es mehr als 70 Grossveranstaltungen (Messen und Airshows) mit bis zu 60'000 Besuchern geworden.

Im ersten Moment gepackt von der Faszination der Fliegerei machte sie 1997 ihr PPL-A, gefolgt von Acro, Multi Engine und Fluglehrer. Viele kennen Peggy Walentin aus ihrer aktiven Wing-Walking Zeit. 2005-2015 war sie weltweit mit ihrem eigenen Team in mehr als 16 Ländern / 3 Kontinenten unterwegs und hat über 1'000 Displays geflogen.

Nach zehn Jahren beendete sie ihre Sportlerkarriere und begann für das Red Bull Air Race zu ar-

«*Peggy Walentin – Ein Leben seit über 25 Jahren in der Luftfahrt, welches so gar nicht geplaut war.*»



beiten, wo sie für Aviation, Flight OPS und den Race Airport verantwortlich war. Im Jahr 2019 wurde das Air Race eingestellt. Seitdem arbeitet sie weiterhin weltweit im Bereich Aviation Consulting, Projekt Management, Marketing / Sales und Flight OPS. Natürlich sitzt sie am liebsten immer noch selbst im Cockpit, vorzugsweise in Doppeldeckern mit offenem Cockpit und Sternmotor.

Ihr Ziel ist es junge Leute zu inspirieren, ihr Hobby oder eben auch Ihren Beruf in der Luftfahrt zu finden und natürlich auch die General Aviation im Gesamten weiterhin voranzubringen. Fliegen sollte nicht in eine Schublade gesteckt werden (doof-teuer-gefährlich). Peggy Walentin weiter: «Nein! Fliegen und Aviation, mit allem was dazu gehört, ist ein absolut atemberaubend schönes Hobby und ein wahnsinnig interessanter und vielseitiger Beruf, mit grosser Verantwortung, vielen Entwicklungsmöglichkeiten und wunderbaren Erlebnissen.»

Wir haben Peggy Walentin (PW) sechs Fragen gestellt:

F: Nenne eine Person, mit der du fliegen möchtest, lebend oder verstorben.

PW: Das habe ich mir bereits erfüllt. Meine allererste Trainingstunde im Kunstflug habe ich 1998 mit Mark Hanna (Old Flying Machine Company aus Duxford) absolvieren dürfen. Mark war eine Legende in der Oldtimer Szene (einer der erfahrensten britischen Vorführpiloten historischer Militärflugzeuge, verunglückte jedoch 1999 bei einem Flugzeugabsturz in Spanien).

F: Wenn du irgendein Luftfahrzeug fliegen könntest, welches wäre das?

PW: Corsair F4U

F: Welche Destination(en) möchtest du unbedingt noch anfliegen?

PW: Ich würde gern mit einer kleinen Piper Cup eine Europa Tour machen – auf kleine und private Plätze – dort trifft man immer ganz besondere Menschen.

F: Was war für dich die grösste Innovation in der Luftfahrt?

PW: In der heutigen Zeit? Ich habe eine grosse Lücke zwischen aktiver Fluglehrerin und wieder vermehrt aktivem Fliegen (2002 bis 2016), in der

ich eigentlich nur Stearman mit dementsprechend alten Instrumenten geflogen bin. Dann sass ich plötzlich in einem Glass Cockpit und mein altes GARMIN 496 kam mir auf einmal SEHR alt vor. Ich lerne seitdem ständig dazu – die Industrie hat sehr grosse Sprünge gemacht in diesem Sektor. Einerseits finde ich dies ist ein Segen, andererseits vielleicht auch ein kleiner Fluch, speziell im VFR Bereich. Dieser Gedanke kommt mir besonders dann, wenn ich voll ausgestattete Flugzeuge sehe mit Piloten die zusätzlich noch ein iPad und iPhone benutzen – aber einfach gar nicht mehr rausschauen.

F: Welche Vorzüge ziehst du daraus, Pilotin zu sein?

PW: Dass ich meinen Mitmenschen ihre Heimat von oben zeigen kann. Ich liebe es das Gefühl des Fliegens / der Freiheit zu teilen.

F: Was machst du neben dem Fliegen am liebsten?

PW: Ich bin ein kleiner Workaholic und kann nicht wirklich abschalten. Am liebsten «Netzwerke» ich und bringe beruflich wie privat Menschen zusammen.

Kolumne

SUST-Berichte: Quo vadis?

Roland Kaps-Becker, Vize-Präsident AOPA Switzerland

Zwei Formulierungen in kürzlich publizierten Summarischen Berichten der SUST (Schweiz. Sicherheitsuntersuchungsstelle) lassen manchen Piloten fragend zurück: was hat sich die SUST bei der Formulierung nur gedacht? Da werden Mutmassungen angestellt oder Ursachen mit Eindämmungsmassnahmen verwechselt. Ein tendenziell vorwurfsvollerer Ton gegenüber dem Piloten oder der Pilotin kann in einigen Berichten der letzten paar Jahre ebenso wahrgenommen werden.

Die Aufgaben einer Flugunfalluntersuchung (gem. Anforderungen ICAO Annex 13 und schweiz. Luftfahrtgesetz LFG) wird in jedem SUST-Bericht zu Beginn als Hinweis erwähnt: es geht um den alleinigen Zweck zur «Verhütung von Unfällen oder schweren Vorfällen». Von Spekulationen oder persönlicher Interpretation ist darin jedoch nichts zu lesen. So erstaunt die Formulierung im **summarischen Bericht zum Unfall einer Piper Seneca** im Anflug auf Altenrhein doch sehr. Dort heisst es im letzten Satz (eigene Hervorhebung): **«Es ist deshalb naheliegend, dass der Pilot in dieser Phase das Wandern der Gleitpfadanzeige von unten nach oben nicht wahrnahm und es anschliessend zu seiner Fehlinterpretation dieser Anzeige kam.»** Dass Aussagen des Piloten und technisch-faktische Nachstellung des angeblich Gesehenen nicht übereinstimmen, hilft bei der

Suche nach Ursachen zur künftigen Verhütung von Unfällen natürlich nicht weiter. Aber dennoch scheint diese Formulierung viel eher eine Vermutung auszudrücken, die sich jedoch so absolut nicht durch Fakten belegen lässt.

Abenteuerlicher wird es im **summarischen Bericht zu einer gefährlichen Annäherung** (Airprox, schwerer Vorfall) bei Biel-Kappelen: dort heisst es im zweiten von drei Punkten der Schlussfolgerungen, dass *«ein fehlendes Kollisionswarngerät an Bord des startenden Flugzeuges»* zu Entstehung des schweren Vorfalls beigetragen habe. Dieser Argumentation ist nun wirklich schwer zu folgen. Müssten dann nicht deutlich mehr der Flugzeuge ohne Kollisionswarngerät in solche Airprox-Konflikte involviert sein? <Sarkasmus off...> Ein funktionstüchtiges Kollisionswarngerät hätte wahrscheinlich den Piloten früher gewarnt und es wäre gar nicht zu der gefährlichen Annäherung gekommen. Die fehlende sogenannte Mitigationmassnahme kann aber keine Ursache für einen Vorfall sein! Wir hoffen, dass dies Versehen waren und in Zukunft wieder dem fachlich-sachlichen Kontext eines (hoffentlich seltenen) Unfallberichtes Beachtung geschenkt werden kann. Nur so können wir aus den Fehlern anderer (hoffentlich viel) lernen.



DAHER

TBM 960 **DIGITAL POWER**

Our latest TBM very fast turboprop aircraft delivers the full benefits of digital power. Taking maximum advantage of today's turboprop technology, the single-engine TBM 960 provides high efficiency for more sustainability. In its Prestige cabin, passengers regulate temperature and ambient lighting with exactitude. Featuring outstanding safety systems such as the TBM e-copilot® and HomeSafe™ emergency autoland, the TBM 960 is the quintessential TBM.

SAFETY & EFFICIENCY ARE OUR PRIORITIES.

Visit us at tbn.aero or
Contact a TBM expert in Switzerland:
+41 (0)79 890 02 02
www.swisflyaero.com




Porträt OpenFly

Unterwegs wie im eigenen Privatjet

Patricia Siebenmann, Kommunikation AOPA Switzerland

OpenFly bringt Geschäftsreisende welche flexibel reisen wollen, Flugzeugeigentümer und Piloten der General Aviation zusammen

Wir kennen diese Art von Vermittlung bereits von der Plattform Uber, wo Fahrer mit ihren eigenen Fahrzeugen Passagiere gegen Entgelt transportieren. So war es nur eine Frage der Zeit, bis etwas ähnliches in der Fliegerei angeboten würde. OpenFly ist nun, nachdem sich das Angebot bereits in Frankreich etablieren konnte, mit seiner für die Schweiz neuen, einzigartigen Anwendung an den Start gegangen. Diese basiert hauptsächlich auf dem Segment der General Aviation.

Das Portal für die Vermietung von Flugzeugen inklusiv Piloten nach Bedarf

Durch die Feststellung der Nachfrage von schnellen und völlig flexiblen Reisen für Unternehmen und ihre Teams, entstand die Idee, OpenFly zu gründen: Eine Vermittlungsplattform für die Anmietung von Privatflugzeugen.

OpenFly bringt dabei kleine und mittlere Unternehmen (KMUs), die reisen möchten, mit privaten Flugzeugbesitzern und Berufspiloten in Verbindung. Dieses digitale Portal verzeichnet heute mehr als 150 Flugzeuge aller Grössen (durchschnittlich zwei bis acht Sitze) und Typen



(von der SR22 über die TBM und PC-12 bis zur Citation Mustang), die es den Kunden erlauben, das für sie geeignete Flugzeug zu finden. Fünf dieser Flugzeuge sind bereits in der Schweiz stationiert.

« Eine zusätzliche Einkommensquelle für Piloten mit einem CPL. »

Durch die Nutzung von OpenFly befreien sich die KMUs von den obligatorischen Transits über die grossen Flughäfen, den zeitlichen Beschränkungen, den Anschlussflügen, den Ein- und Aussteige-Formalitäten usw. Jeder Flugplatz wird zu einem Drehkreuz für alle europaweiten Flugplätze und der Schweiz. Die Reisezeit kann effizient genutzt werden, um beispielsweise konzentriert und in einem ungestörten und vertraulichen Umfeld zu arbeiten. Fast wie im eigenen Privat-Jet.

Wie funktioniert das im Einzelnen?

Der Passagier erstellt seine Reisen mit einem oder mehreren Zielen, an einem oder mehreren Tagen und zu den von ihm gewünschten Zeiten. Er organisiert die Flüge mit einem professionellen Piloten, den er selbst ausgewählt hat.

Um auf OpenFly gelistet zu werden, muss jeder Pilot eine Berufslizenz (CPL/IR) mitbringen und weitere spezifische Bedingungen erfüllen (z.B. mindestens 500 Stunden als Flugkapitän und 100 Stunden als IFR-Kapitän), bevor er mit Zustimmung des Eigentümers auf einem auf der Plattform gelisteten Flugzeug eingesetzt werden kann. Für Berufspiloten und Flugzeugeigner bietet OpenFly hiermit ein zusätzliches Einkommen an. Und Reisenden wird garantiert, dass sämtliche Sicherheitsstandards eingehalten werden.

« Drei Klicks und die Reise kann losgehen! »

Beispiel für eine Reise:



Dank der mobilen Anwendung ist der Nutzer völlig unabhängig bei der Organisation seiner Reise oder der seiner Mitarbeiter. In drei Schritten ist die Buchungsanfrage erledigt. Der von OpenFly angebotene Service bringt die Interessen sowohl von Unternehmen, die Reisen planen, als

auch die von Berufspiloten und Flugzeugbesitzern zusammen. Durch die Vermietung der eigenen Flugzeuge eröffnet sich Flugzeugeignern eine zusätzliche Einnahmequelle.

Anmelden kann man sich kostenlos auf [openfly.ch](https://www.openfly.ch) um die App zu testen und Reisesimulationen durchzuführen.

OpenFly in Zahlen:

- Gründung im Jahre 2018
- Über 250 beteiligte Unternehmen
- 200 Eigentümer von Luftfahrzeugen
- 700 Berufspiloten



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

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

Wir übernehmen Wartungsarbeiten, Jahreskontrollen LTA's, SB's aber auch Modifikationen oder Upgrades. Bei uns ist Ihr Flugzeug in erstklassigen Händen, denn es liegt uns am Herzen genau wie Ihnen. Lernen Sie uns kennen, kommen Sie vorbei oder schreiben Sie uns, wir freuen uns die nächsten Arbeiten mit Ihnen zu besprechen.

So erreichen Sie uns: +41 79 123 33 66 ♦ info@hf-maintenance.com ♦ www.hf-maintenance.com



Die neue A50 Junior

Patricia Siebenmann, Kommunikation AOPA Switzerland

Junkers lässt mit der A50 Junior die 1920 und 30er Jahre wiederaufleben

Die JUNKERS Flugzeugwerke AG, bekannt durch den Nachbau der historischen Junkers 13, hat ein neues Projekt ins Leben gerufen: Den Tiefdecker mit offenem Cockpit A50 Junior. Der kleinere und wendigere Verwandte der weltberühmten Ju 52, der «Tante Ju», hat in der Weihnachtswochen mit Bravour seinen Erstflug auf dem Flugplatz Neuhausen ob Eck in Süddeutschland absolviert. Die Freude war gross bei all den Beteiligten und der Testpilot Sören Pedersen lobte die harmonischen Flugeigenschaften des Nachbaus. Dieser ist schneller als das Original, aber zugleich sparsamer im Verbrauch. Auch das Gesamtrettungssystem, Anforderung an ein Ultraleichtflugzeug (UL), wurde erfolgreich getestet. Dabei schiesst im Notfall, nach manueller Auslösung durch den Piloten, ein Fallschirm aus dem Rumpf. An diesem sinkt dann das ganze Flugzeug inklusive der Passagiere sanft zu Boden. Mit einer definitiven Zulassung des A50 Junior wird für spätestens diesen Juli gerechnet.

«*Erstflug zu Weihnachten mit Bravour bestanden.*»

Alt und Neu kommen zusammen

Nur ein Jahr haben die Experten von Kaelin Aero Technologies gebraucht, um den Entwurf von 1929 als UL neu aufzubauen. Der ultramoderne Flieger ist eine Wiederaufnahme eines historischen Fliegers von 1929. Von aussen gesehen, mit seiner Wellblechhülle, genauer Duraluminium, ein Oldtimer, bei näherem Betrachten ein zeitgemässes, mit den gängigen Avionics von GARMIN ausgestattetes Flugzeug. Der Grund dafür, dass der Junior-Erstflug in Deutschland und nicht in der Schweiz stattfand, liegt am Standort der Kaelin Aero Technologies, welche unweit der Schweizer Grenze und dem deutschen Flugplatz Neuhausen ob Eck den ersten Prototypen gebaut hat.

Der Sitz der JUNKERS Flugzeugwerke befindet sich, nach einem Zwischenhalt am Flugplatz Dübendorf, seit 2020 am Flugplatz Sankt Gallen Altenrhein und im nahe gelegenen Widnau. Von dort aus soll dann auch in Zukunft die A50 Junior ausgeliefert werden. Treibende Kraft dahinter ist der erfolgreiche Kölner Unternehmer Dieter Morszeck.

Dieter Morszeck und die Junkers Flugzeugwerke

Selbst auch begeisterter Pilot und seit seiner Kindheit vom Fliegen begeistert, hat er in den siebziger Jahren den von seinem Vater geführten Kofferhersteller Rimowa übernommen. 2016 wurde bekannt, dass Morszeck ein flugtaugli-



Bilder: Junkers Flugzeugwerke AG

ches Exemplar der Junkers 13 nachbauen will. Bis heute wurden drei Exemplare produziert. 2018 zog sich Morszeck bei Rimowa zurück, nachdem er schon früher die Mehrheit des Unternehmens an den französischen Luxusgüterkonzern LVMH (Louis Vuitton Moët Hennessy) verkauft hatte. Zu Morszecks Unternehmensgruppe Dimor gehören nicht nur die Junkers Flugzeugwerke, sondern seit einigen Jahren auch der US-Hersteller Waco Aircraft Corporation in Battle Creek, Michigan. Dort werden die klassischen Doppeldecker Waco YMF-5 und Great Lakes 2T-1A-2 gebaut. Im Werk sollen auch künftige Exemplare der Junkers F 13 entstehen.

Alltagstauglicher Ultraleichtflieger

Auch bei der A50 Junior-Maschine bleibt Morszeck seinem obersten Grundsatz treu: Er möchte zwar Oldtimer nachbauen, sie sollen aber für ganz normale Piloten alltagstauglich sein. Dafür verzichtet er auf absolute Treue zum Original. Wie bei der F 13 weicht auch bei der A50 Junior das Motorkonzept vom Original ab. 1929 hatte die A50 Sternmotoren – es gab sie mit Arms-

«*Schlüssel drehen und losfliegen.*»

trong-Siddeley-Genet, Walter oder Siemens & Halske. Morszeck dagegen hat sich für einen Rotax 912iS entschieden. Das ist ein Boxer, aber er erfüllt den Anspruch: Schlüssel drehen, losfliegen. Selbst die modernen Sternmotoren etwa von Rotec oder Verner sind von solch simplem Betrieb weit entfernt.

Einen kleinen Wermutstropfen gibt es trotzdem. Als UL ist die A50 Junior in der Schweiz nur beschränkt einsetzbar. Da sind Ultraleichtflieger bekanntlich nur bis 472 Kilo zugelassen. Einzig mit einer extra zu beantragenden Einfluggenehmigung kann maximal 2 Monate pro Kalenderjahr in Schweizer Luftraum geflogen werden. In Europa liegt die Obergrenze bei 600 Kilo. Im Moment verzichtet die Schweiz auf eine Anhebung auf 600 Kilo. Aber laut Urs Holdereggers Aussage

kürzlich in der NZZ (er war bis Ende März 2022 Leiter Kommunikation beim BAZL), könnte eine helvetische Zulassung über die Europäische Agentur für Flugsicherung EASA dennoch funktionieren: «Falls der Junior über Part 21 eine EASA-Zulassung erhält, kann er auch in der Schweiz betrieben und ins CH-Register aufgenommen werden». Weiterer Vorteil einer solcher Registrierung ist, dass der Flieger grenzüberschreitend betrieben werden kann. Momentan wird aber Seitens Junkers eine solche Registrierung nicht angestrebt.

Technische Angaben zur Junkers A50 Junior

Spannweite	9,7 m	32 ft
Länge	7,1 m	23 ft 4 in
Höhe	2,4 m	7 ft 9 in
Leermasse	320 kg	705 lbs
MTOW	600 kg	323 lbs
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h	111 kts
Mind. Geschwindigkeit	76 km/h	41 mph
Rettungsgerät	Galaxy GRS 6 600 SD Speedy	



Von links Testpilot Sören Pedersen, Dieter Morseck und Dominik Kälin; Flieger.

International Affairs

Bericht vom ICAO Frequency Management Group Coordination Meeting

Philippe Hauser, Geschäftsführer AOPA Switzerland

Einst wurde die Frequenz 123.45 MHz für Airliner auf Transatlantikflügen eingerichtet, damit diese sich auch ausserhalb des VHF-Bereichs der ATC untereinander verständigen konnten. Eine praktische und hilfreiche Frequenz, der sich alsbald auch die GA bediente – notabene grenzüberschreitend über ganz Europa. Auch wenn es nie die Absicht der nationalen Luftfahrtbehörden in Europa war, 123.45 für alle Piloten freizugeben, wurde die Benutzung derselben durch die GA über mehrere Jahrzehnte hindurch geduldet. Mit der Einführung von 8.33 wurde dann alles ganz anders.

Der Kanal 123.450 inklusive den benachbarten Schulterkanälen 123.440 und 123.455 wurden anderweitig vergeben. Teils für die Sprachkommunikation, vor allem aber auch als Datalink. «Unser Kanal» stand somit nicht mehr zur Verfügung, was vielen GA-Piloten nicht bewusst war und noch immer nicht ist. Einige nationalen Behörden erkannten das Bedürfnis eines Air-to-Air

«Selbst die BAKOM- und Skyguide Vertreter stimmten meinen Ausführungen vollumfänglich zu.»

(A2A) Kanals für die GA, und haben eben nationale Kanäle angeboten – nicht aber staatenübergreifende Lösungen.

Mit der Absicht, einen europaweiten Kanal zu finden, habe ich mich an die Eurocontrol gewandt, und dort zu meiner Überraschung offene Türen eingeschlagen. Die Nutzung von 123.450 mitsamt den Schulterfrequenzen stellt Eurocontrol nämlich vor grosse Probleme, weil gerade Datalinks bei einem «Dreinfunk» erheblich gestört werden und Datenverluste zu verzeichnen sind. Nach einem eintägigen Workshop mit Eurocontrol wurde mir anboten, mein Anliegen beim nächsten FMG CM (ICAO Frequency Management Group Coordination Meeting) der nationalen Frequenzmanager in Europa vorzutragen. Die FMG tagte unlängst in Paris an einer hybrid geführten Sitzung. Total nahmen 96 Personen aus 36 Ländern teil, darunter aus der Schweiz das BAKOM und die Skyguide. Eurocontrol hatte vorgängig fünf Kanäle definiert, die sich für eine staatenübergreifende A2A-Kommi-

«Eurocontrol ist der Auffassung, dass diese Hausaufgaben zu keinen allzu grossen Problemen führen werden.»

nikation innerhalb Europas am ehesten eignen würden. An prominenter Stelle auf der Traktandenliste konnte ich meine Präsentation halten, vor allem auf den Sicherheitsaspekt hinweisen, und danach auf die vielen Fragen aus dem Plenum antworten. Ich habe dabei um alle fünf Kanälen geworben, um die Bedürfnisse aller GA-Sparten abdecken zu können. Ein einziger Kanal wäre meines Erachtens heutzutage zu wenig. Und weil die allermeisten Konferenzteilnehmer über keine fliegerische Lizenz verfügen, wurden meine Erfahrungen als aktiver GA-Pilot besonders geschätzt. Offenbar konnte ich auf die FMG überzeugend wirken, wurden doch am Schluss keine Einwände mehr vorgebracht. Selbst die BAKOM- und Skyguide-Vertreter stimmten meinen Ausführungen vollumfänglich zu. Zu sehr wiegt der Schutz der Datenlinks.

Nicht alle fünf Kanäle sind in sämtlichen europäischen Staaten noch frei verfügbar, weshalb

«Das europaweite Freischaufeln der ehemaligen Frequenz (sprich Kanal 123.450) indes sei nicht mehr möglich.»

an der Konferenz beschlossen wurde, die besetzten Kanäle durch andere zu ersetzen. Eurocontrol ist der Auffassung, dass diese Hausaufgaben zu keinen allzu grossen Problemen führen werden. Das europaweite Freischaufeln der ehemaligen Frequenz (sprich Kanal 123.450) indes sei nicht mehr möglich.

Die FMG wird an ihrem nächsten Meeting in rund einem halben Jahr über die Ergebnisse berichten. Es könnte laut Eurocontrol durchaus sein, dass sich die Einführung der A2A-Kanälen in 12 bis 18 Monaten realisieren lasse. Die Angelegenheit ist zwar noch nicht in trockenen Tüchern, als Teilerfolg kann der Einsatz indes allemal bezeichnet werden.

English Language Proficiency

Philippe Hauser, Geschäftsführer AOPA Switzerland

Die Piloten eines voll beladenen A380, die mit bis zu 600 Passagieren einen Grossflughafen wie New York JFK, Frankfurt oder London Heathrow anfliegen, müssen mindestens über einen gültigen Language Proficiency Level 4 verfügen.

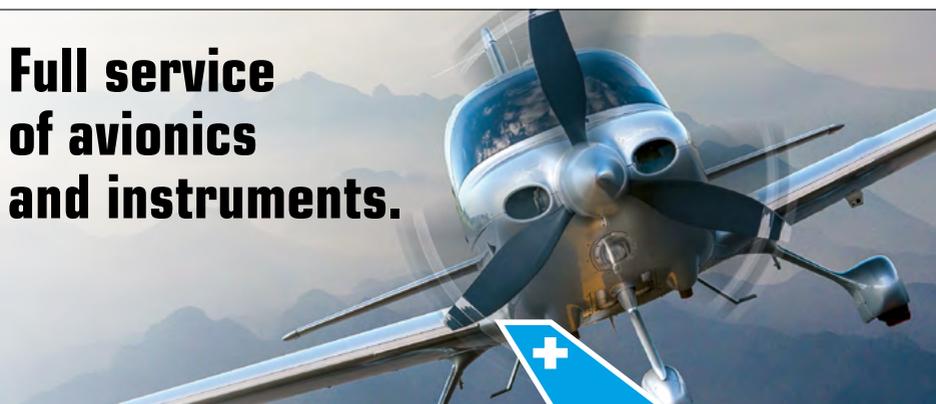
Ein PPL-Pilot in seiner zweiplätzigen C152, der in Buochs LSZC landet, braucht ebenfalls minimal einen Language Proficiency Level 4. Die Bedingungen sind also für die Piloten des A380 und der C152 kongruent.

Die EASA hat dieses Problem erkannt und ist daran, die Anforderungen für die General Aviation

neu zu definieren. Als Vertreter aller europäischen AOPAs ist der Geschäftsführer der AOPA Switzerland Philippe Hauser, in dieser neuen Arbeitsgruppe mit dabei. Es stellt sich nun die Frage, wie diese ungerechtfertigte Gleichstellung

«Heute gelten für Piloten einer C-152 wie einer A 380 dieselben sprachlichen Voraussetzungen.»

**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

Cadamon
THE PILOT GEAR

25% AOPA Rabatt 2022, Gutschein-Code: AOPA2022

modern fashion, designed for pilots

www.cadamon.swiss

Foto: Andre Schmid

der Sprachbefähigung behoben werden soll. Entweder werden die Anforderungen für die Airliner-Piloten angehoben oder diejenigen für die Privatpiloten gesenkt. Ein Anheben der ATPL-Piloten auf den nächsthöheren Level 5 würde dazu führen, dass etliche Piloten gegroundet würden, die diese Anforderungen nicht erfüllen können. Somit kommt dieser Lösungsansatz gar nie erst zum Zug.

Ein Absenken der Sprachbefähigung für PPL-Piloten würde bedeuten, dass diese mindestens einen Level 3 aufweisen müssten. Ein Level 3 wird als «non operational» eingestuft, weshalb diese Lösung ebenfalls nicht realisierbar ist.

«*Einzig Segelfluggpiloten haben in einer CTR keinen bestandenen LPC vorzuweisen.*»

In Anbetracht der Tatsache, dass Segelfluggpiloten innerhalb einer CTR (also Luftraumklasse Delta) keinen bestandenen Language Proficiency Check vorzuweisen haben, drängt sich die Frage auf, ob nicht auch die PPL-Piloten von der Language Proficiency-Pflicht befreit werden sollen. Zudem soll einen Unterschied von VFR und IFR in Erwägung gezogen werden. Auch sind private von gewerbmässigen Flügen zu trennen.

Aufgrund dieser Überlegungen hat die AOPA anlässlich der letzten Sitzung der «ICAO Language Proficiency Implementation Requirements Task Force», in der nebst Vertretern aller europäischen Zivilluftfahrtbehörden (CAA) auch die EASA und die AOPA vertreten sind, folgenden Vorschlag eingereicht:

1. Pilots holding a GPL, LAPL or PPL operating under VFR are exempted from Language Proficiency requirements.
2. This exemption does not apply when operating on large international airports with intense airliner traffic. The national CAAs shall specify those airports.
3. All GA pilots flying under IFR have to demonstrate at least a Language Proficiency Level 4.
4. All GA pilots operating a commercial flight with paying passengers have to demonstrate at least a Language Proficiency Level 4.
5. Beside any national languages, at least English shall be accepted on all GA airfields in Europe.

Nun liegt es an den einzelnen Mitgliedern der Task Force, diese Möglichkeit zu prüfen und darüber ihr Feedback abzugeben. An der nächsten Sitzung im November 2022 wird dieses Thema erneut auf der Traktandenliste stehen.

Die Vorgänge innerhalb der ICAO, aber auch der EASA, sind ziemlich kompliziert und zeitaufwendig. Auch wenn der AOPA-Vorschlag keine oder nur wenig Opposition erfahren sollte, wird es etliche Jahre dauern, bis konkrete Umsetzungen inkraft treten werden. Bis dahin werden notabene die heutigen Regeln gelten. Wir setzen aber alles daran, der General Aviation eine Erleichterung in dieser Angelegenheit zu ermöglichen.

AEROTEC AG mit Sitz am Flughafen Grenchen ist ein kleiner EASA Part 145 zertifizierter Flugzeugwartungsbetrieb. Wir suchen per sofort oder nach Vereinbarung einen

Flugzeugmechaniker/in mit EASA Part-66 Lizenz, Kategorie B1

Folgende Aufgaben erwarten Sie:

Sie führen Bereitstellung-, Kontroll-, Wartungsarbeiten, Modifikationen sowie Reparaturen an ein- und mehrmotorigen Kolbenflugzeugen und Rotaxmotoren aus. Fehlersuche und Behebungen von Störungen. Sie planen zusammen mit dem Leiter Werkstatt die Unterhaltsarbeiten und sind in der Lage, technische und administrative Arbeiten selbstständig zu erledigen.

Wir erwarten:

- EASA Part-66 Lizenz, Kategorie B1
- Einige Jahre Berufserfahrung
- Gute Sprachkenntnisse in Deutsch und Englisch. MS Office-Kenntnisse
- Flexibilität, Belastbarkeit, Teamfähigkeit, Zuverlässigkeit und Selbstständigkeit
- Freude an der Luftfahrt

Unser Angebot:

- Abwechslungsreiche, interessante Tätigkeit
- Kollegiales, eingespieltes Team und fortschrittliche Anstellungsbedingungen

Wenn Sie sich angesprochen fühlen, freuen wir uns auf Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen ausschliesslich per E-Mail und mit Foto. Für weitere Auskünfte steht Ihnen Herr René Mühlethaler gerne zur Verfügung



AEROTEC AG, Flughafenstrasse 19, CH-2540 Grenchen Airport

Flying Car or Driving Aircraft? AirCar

It has a BMW petrol engine, four wheels and a C of A...the two-seat AirCar is powered by a 160bhp 1.6-litre BMW engine. It can fly at up to 8,200ft and cruise at 118mph. A new version with a more powerful engine is in the works too. That should allow for 186mph cruising and will be certified in 12 months. The wings and tail fold away automatically for road driving, which is handy if you plan to park it on the drive.

See for yourself



Umwandlung ICAO- in EASA-Lizenzen

Am 20. Juni 2022 läuft die Opt-Out-Frist für in der Schweiz ansässige Betreiber ohne EASA-Lizenz ab, die ein Luftfahrzeug mit der Immatrikulation eines Drittstaates wie USA oder Grossbritannien fliegen. Spätestens ab dem 21. Juni gilt daher: Wer mit einem solchen Luftfahrzeug innerhalb des EASA-Luftraums fliegen will, muss nebst den Anforderungen des Registerstaates neu auch über eine EASA-Pilotenlizenz mit entsprechenden Ratings und ein EASA-Medical verfügen. Drittstaatenlizenzen können validiert oder in eine EASA-Lizenz konvertiert werden.

Aktuelle Informationen dazu finden Sie unter folgendem [Link](#) der BAZL-Website.

Im speziellen Fall von US-Flugzeugen und -Lizenzen wird aktuell zwischen der Schweiz und den USA ein Abkommen ausgehandelt. Angestrebt wird die Inkraftsetzung diesen Juni. Das BAZL wird darüber informieren, sobald es so weit ist, und wir halten Sie ebenfalls auf dem Laufenden.

E-Magazine with weekly international news

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

Online videos and more

We've probably all flown less than we would have liked during the last months. If you get the itching but have to stay at your home office desk, you can at least get a bit of the feeling by watching one of AOPA's flight videos. Check it out [here](#).

Online Safety Videos



Mitgliederinserate

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

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

Zu verkaufen: 1/4 Halteranteil Piper Malibu

1/4 Halteranteil an Piper Malibu PA-46-310P, Gepflegte Reisemaschine mit Druckkabine, Cruise 180-200kts @17.5G, stationiert in LSZF. N-Imm., Baujahr 1987, Zelle 6'300h; Engine & Prop. ca 600h; Preis auf Anfrage.

Kontakt: Andreas Thut athut@bluewin.ch 076 778 1167

Zu verkaufen: Ersatzteile

für Piper, Cessna, Diamond, beech u.a. Zu verschenken.

Mehr Infos auf <https://www.wingscout.net/parts-shop>, Ruedi Burgstaller, burgstaller@wingscout.ch

Zu verkaufen: UL Gyrocopter

Cavalon von Autogyro Rotax ULS 912 (100PS), TT 606h, jg 2012, side by side, hangariert, Cockpitpanel Standard, f.u.n.k.e ATR 833, SSR f.u.n.k.e TRT 800, Landelicht + NAV/Strobe D-Registriert, Einflugberechtigung Schweiz (verzollt), Preis Euro 54'800

Eveline Janser, +41 79 407 49 70, e_janser@bluewin.ch

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 2x 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: Bendix/King KX 99

Mit Tasche, Antenne, Akku + zusätzl.Bat.-Pack, Power Supply Cable. DIE Rettung bei Strom-/Funkausfall. Nur CHF 50.00

Moritz K. Weber, moritz.k.weber@domoholding.ch

Zu verkaufen: Clarity Aloft In-Ear Headset

Clarity Aloft In-Ear Headset zu verkaufen. Kaum gebraucht. Inkl. optionalem Headset Adjustment Strap, falls es zu gross ist. Kann im Birrfeld übergeben werden oder per Post geschickt. CHF 350.–

Fabian Hummel, 078 823 03 43, fhu@gmx.li

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

Zu verkaufen: 1/4 Halteranteil an Piper PA28-161

Piper PA28-161, Warrior II, Jahrgang 1980, TT 4200h, Motor 70h neu ab März 2021, COM/NAV GARMIN GNC255, COM King, Transponder GARMIN GTX328 Mode S, GPS Apollo 360, ELT, Lärmklasse D, Wingleveler, Birrfeld.

Delio Schwarz, 079 582 11 29 oder thomas.b.benz@bluewin.ch



Zu verkaufen

1/6 Halteranteil Cessna 182P TT 4'800 h / Lärmklasse D / Endurance 6 h / Garmin Avionik, u.a. GTN 650 / Powerflarm / Zuladung vollgetankt 350 kg

Kontakt: Max Gloor, 079 632 48 66 oder gloormax@bluewin.ch

Zu verkaufen

6 Original 2-inch Jeppesen IFR Airway Manual Binder - echt Leder - Made in Germany und 1 Kunstlederordner zu verkaufen. Die Dinger sind wirklich unverwüstlich und in perfektem Zustand. Alles zusammen für CHF 65.-

Rudolf Zurmühlen, rudolf@zurmuehlen.ch

Zu verkaufen: fabrikneue Savannah S auf Amphib Floats

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

Matthias Schmid +41 79 332 64 74

**Zu verkaufen**

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

Gesucht

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

PowerFLARM zu verkaufen

Portable PowerFLARM zu verkaufen mit zusätzlicher Flarm-Antenne, Ladegerät 2018 gekauft, ca. 60 Stunden Betrieb, Akku-/Batteriebetrieb mit eigener Anzeige funktioniert einwandfrei, zweite Antenne für bessere Abdeckung, CHF 1450.-

Jacques Sanche, 079 635 5959, jacques-sanche@bluewin.ch

Saratoga Flyer Club sucht neue Mitglieder

HB-PNX stationiert in LFSB im Lucky Hangar PA32-RT, IFR, Einziehfahrwerk, Sauerstoff, stets CAMO gewartet.

Weitere Informationen gerne bei Joachim M. Ebi, Tel. +49/171/8503704

Cadre AIRGIZMO

Cadre AIRGIZMO pour montage dans tableau de bord d'un Garmin GPS MAP 296 - 395 - 396 - 495 - 496. Prix 50.- + port.

Bernard A. Savoie, savoiebd@netplus.ch

Partner gesucht

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

**Etwas besonderes!**

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

Matthias Wuttke, m.wuttke@me.com



