



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Ausgabe 281 – Herbst 2022



« AOPA-Piloten testen die TBM 940
auf Herz und Nieren. »

ab Seite 22



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	5
News & Veranstaltungen	7
Reportage: Fly Out nach Italien	10
Fachinformationen der AOPA: Avgas 100UL	19
Testpiloten-Event	22
International News	30
Kleininserate	31

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 Switzerland
Der Abonnementspreis ist im Mitgliederbeitrag enthalten.

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

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

« Aus den USA erreichen uns endlich Good News, dass der Übergang zu bleifreiem Avgas 100LL erfolgt, bevor es zu Engpässen kommt. »

Der Bericht dazu auf Seite 19



Avgas-Tankstelle LSPV.

Bild: Patricia Siebenmann

Editorial

Liebe Mitglieder, Freunde, Freundinnen und Supporter

Das Fly Out 2022 hat uns gezeigt, dass Italien – entgegen allen Unkenrufen, die immer wieder zu hören sind – problem- und klaglos mit dem Flugzeug bereist werden kann. Wir sind alle begeistert von den Flugplätzen LIMB, LIPM, LIAF, LIPF und LIRJ, die alle ausnahmslos unsere Gruppe von 18 Flugzeugen, vom Kleinsten (C152) bis zum Grössten (Malibu), freundlich aufgenommen und betreut haben. Das kulturelle und kulinarische Programm mit einer Schifffahrt zum Abschluss, stellte eine ideale Ergänzung dar. Die Einzelheiten können Sie dem ausführlichen Bericht entnehmen. Nochmal ein herzliches Dankeschön den über 40 Teilnehmern, die dieses Fly Out 2022 zu einem unvergesslichen Erlebnis gemacht haben.

Geärgert habe ich mich hingegen über die neuen Bestimmungen des Bundesrates (bzw. UVEK) in Sachen historische Flugzeuge, wobei der Vorschlag des BAZL anders gelautet haben soll, so wurde mir zugetragen. Viel mehr daneben konnte der Bundesrat in Sachen Sicherheit mit seinen neuen Regeln nicht liegen, und zwar deshalb:

Es ist unbestritten, dass der Ju 52 Unfall nicht auf ein technisches, sondern menschliches Versagen zurückzuführen ist. Die neuen Bestimmungen nehmen jedoch nicht darauf Bezug, sondern zielen auf die Art und Weise der Durchführung des Fluges ab. Damit wird nicht die Sicherheit, sondern die Unsicherheit erhöht, denn



- Neu dürfen «nur» noch neun Personen an Bord sein, anstatt 30+. Eine willkürliche Verkleinerung, die auch bei viel Fantasie die Sicherheit um keinen Millimeter erhöht.
- Die Karenzfrist ergibt keinen Sinn. Was sollen Passagiere in den 30 Tagen zwischen Anmeldung und Flug tun? Angst haben, Absagen, zum Arzt gehen? Also zielt die Bestimmung allein darauf hin, das Absagen zu erleichtern, was ja wohl kaum die Aufgabe des Bundesrates sein kann. Mit Sicherheit hat das ebenfalls gar nichts zu tun.
- Dass dann die Passagiere, die einen Flug in einem historischen Flugzeug gebucht haben, vor dem Flug nochmals vom Piloten darauf aufmerksam gemacht werden sollen – also, dass es ein historisches Flugzeug ist - ändert nichts an Flug, Flugzeug und Piloten. Oder sollen die Passagiere darauf aufmerksam gemacht werden, dass historische Flugzeuge unsicher sind? Dass es zwei Arten von Zulassungen gibt, nämlich eine normale, «sichere»

(denn «normale» Flugzeuge stürzen nicht ab) und eine unsichere für historische Flugzeuge (denn diese stürzen ab)? Was soll dieser Hinweis, ausser Angst und Schrecken zu verbreiten? Die Passagiere wissen, dass sie in einem historischen Flugzeug mitfliegen, das wollen sie ausdrücklich. Auch diese Bestimmung dient nicht der Sicherheit, sondern schafft das Gegenteil: Ein Klima der Unsicherheit und Angst.

Die neuen Regeln sind reiner Aktivismus und dienen vor allem dem Zweck, zu zeigen, dass Bundesrat und UVEK den «Ernst der Lage» erkannt und sofort gehandelt haben. Was, spielt keine Rolle, Hauptsache dass. Damit wird aber meines Erachtens nicht die Sicherheit erhöht, sondern die Kompetenz und Glaubwürdigkeit des Bundesrates (hier BRin Sommaruga und des UVEK) untergraben. Es geht dabei nicht um die historischen Flugzeuge im Speziellen, sondern um die Einstellung zur General Aviation als solche, denn es steht zu befürchten, dass nächstes Mal in Sachen General Aviation gleich vorgegangen und gehandelt wird.

Der nächste Schritt wäre konsequenterweise, dass bald einmal auch bei der kommerziellen Luftfahrt der Flug 30 Tage im Voraus gebucht werden muss und die Piloten die Passagiere bei

der Begrüssung auf die Zulassung des Flugzeuges hinweisen müssen. Also z.B. mit der Ansage: «Liebe Passagiere, heute fliegen Sie mit einem Flugzeug, das in XX Land zugelassen wurde.» Je nachdem müsste dann das Land erwähnt werden, damit die Passagiere auch wissen, dass es eine ausländische Zulassung sein kann, der sicher nicht zu trauen ist. Eine wirklich «irrsinnige» Zeit, in der wir leben. Ich bin auf jeden Fall gespannt, was uns die Zukunft unter diesen Umständen noch alles beschert wird. Die Hoffnung stirbt zuletzt und so erhoffe ich mir, dass dieser Missgriff vielleicht für Bundesrat und UVEK ein Denkanstoss ist, das nächste Mal vorher zu überlegen, was und wie reguliert wird.

Ich wünsche Ihnen einen schönen Herbst mit viel schönem Wetter und Flügen und immer genügend Luft unter den Flügeln.

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

News & Veranstaltungen

Wie weiter bei Junkers?

Patricia Siebenmann, Kommunikation AOPA Switzerland

Die Tante Ju wird wohl nie wieder abheben

Im letzten Position Report durften wir den A50 Junior und den Nachbau der F13 präsentieren und an der AERO Friedrichshafen hatten die Wellblech-Flieger ihren grossen Auftritt.

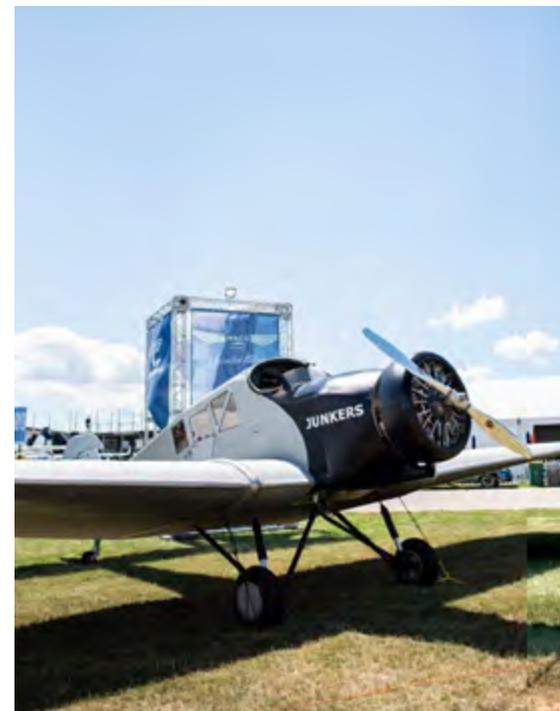
Seither hat sich einiges getan. Und nicht nur Positives. Aber schön der Reihe nach:

Anscheinend ist die Nachfrage für Nach- und Neubauten solcher Flugzeuge zu gering. Aus diesem Grund hat der Besitzer Dieter Morszeck eine Restrukturierung der Firma beschlossen. Einem Teil der 25 Angestellten wurde gekündigt, wobei der Part-145-Unterhaltsbetrieb wie die Vertretung für die WACO-Doppeldecker in Sankt Gallen Altenrhein weiterhin beibehalten werden.

Die einmotorige F13, von denen bisher 3 Stück (HB-RIA, HB-RIO, HB-RIM) nachgebaut und ausgeliefert wurden, werden für Rundflüge eingesetzt. Die HB-RIM stand zuletzt in Oshkosh als N13JU auf dem Stand der WACO Aircraft Corporation.

Zur Erinnerung:

Die Junkers Flugzeugwerke AG waren bis vor zwei Jahren am Flugplatz Dübendorf ansässig. Unternehmenszweck waren die Produktion der Junkers A50 Junior und der Nachbau der historischen Junkers F13-Flugzeuge in Kleinserie. Ab 2020 folgte die Übersiedlung an den Flughafen St. Gallen Altenrhein für Hangarplätze und mit Büros im Nachbarort Widnau.



Die Junkers F13. *Bild: Junkers Flugzeugwerke AG*

Lufttüchtigkeit Ju 52

Die Ju 52, im Volksmund liebevoll «Tante Ju» genannt, wird wohl nie mehr abheben. An der achtzig Jahre alten Flugzeugstruktur (Baujahr 1939) wurden zu viele Mängel festgestellt. Geplant war eine gründliche Restaurierung und Modernisierung der dreimotorigen Maschine mit dem Call-Sign HB-HOS und einen späteren Einsatz für Rundflüge der Ju-Air in Dübendorf. Die-

se musste nach dem Absturz der Ju 52 HB-HOT im August 2018 bei Flims den Flugbetrieb einstellen. Damals waren am Piz Segnas 20 Personen umgekommen und die Maschine erlitt Totalschaden.

Auch hat das BAZL seitdem seine Regeln für Oldtimerflieger massiv verschärft. Nun dürfen in solchen maximal sechs Passagiere mitfliegen, was einen rentablen Betrieb verunmöglicht.

Was mit der zerlegten Maschine geschehen soll, wird derzeit vermutlich zwischen den Eigentümern, der Junkers Flugzeugwerke AG und der Ju-Air in Dübendorf verhandelt. Die HB-HOS war das letzte flugfähige Exemplar. Nun wurde die Registrierung HB-HOS am 14. Juni aus dem Schweizer Luftfahrtregister gelöscht.

Im Nachtrag hat uns nun Mitte August eine Medienmitteilung des Bundesrates erreicht, der nun definitiv sogenannte «historische» Flüge



Die Ju 52 aufgenommen in Dübendorf im Jahre 2012.

Bild: Patricia Siebenmann

nicht mehr zulässt. Wir zitieren: «Nichtgewerbsmässige Flüge sind für Vereinsmitglieder unter Einhaltung einer Karenzfrist von 30 Tagen weiterhin möglich. Ausserdem gilt neu eine Beförderungsbegrenzung. Es dürfen maximal neun

Personen in einem entsprechenden Flugzeug fliegen, davon höchstens sechs Passagiere. Damit werden Passagierflüge auf ein Mass begrenzt, welches in der allgemeinen, nicht gewerbsmässigen Leichtaviatik üblich ist. Zum Schutz der Flug-

«*Massiv verschärfte Regeln durch das BAZL und den Bundesrat.*»

passagiere muss der Pilot die Passagiere über die besondere Zulassung des entsprechenden Luftfahrzeugs informieren. Damit wird sichergestellt, dass sich Passagiere vor einem Flug entscheiden können, ob sie die damit zusammenhängenden Risiken eingehen wollen oder nicht. Die neuen Vorgaben für Flüge mit historischen Luftfahrzeugen sind mit jenen der anderen europäischen Länder vergleichbar. Sie treten am 1. Oktober 2022 in Kraft.»

Wie bereits im Editorial erwähnt, ist dieser Entscheid für die AOPA schon fast skandalös, denn wir wissen ja alle, dass die Ju 52 damals nicht aus technischen Gründen abgestürzt ist. Die eigentliche Unfallursache liegt bei den Piloten. So sind wohl die Flüge mit AN-2 und DC-3 nicht mehr rentabel, so dass auch diese Flugzeugtypen vom Schweizer Himmel verschwinden werden.

AOPA Flight Safety Seminare 2023

Die diesjährigen FSS fanden wegen der grassierenden Pandemie online statt. Aber wir sind zuversichtlich, dass nächstes Jahr Zusammenkünfte im grösseren Rahmen möglich sind, und unsere Safety Seminare in gewohntem Rahmen durchgeführt werden können.



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



Fly Out nach Italien

Reisebericht

Philippe Hauser, Geschäftsführer AOPA Switzerland

Seit vielen Jahren fliegen wir, Daniel Affolter und Philippe Hauser, zusammen zum alljährlich stattfindenden Fly Out, welches uns diesmal nach Italien geführt hat. Einmal mehr nehmen wir den Weg mit einer C152 unter die Flügel, nachdem sich der morgendliche Nebel in Buttwil verzogen hat. Der Luftdruck südlich der Alpen ist heute 6 hPa tiefer, weshalb wir vor dem Gottard mit rund 20 Knoten Rückenwind schon mal die Gurten straffen, um wegen den zu erwarteten Turbulenzen im Nordföhn der Leventina auf den Sitzen der kleinen Cessna zu bleiben. Wider Erwarten treten aber überhaupt keine Turbulenzen auf - und dies ist auch ganz im übertragenen Sinne des Wortes während des ganzen Fly Out der Fall.

Erstes inoffizielles Rendezvous in Bresso

Sonntag, den 21. März 2022: Aufgrund der Empfehlung der AOPA Italy wählen wir für den Einflug in Italien den am Stadtrand von Mailand gelegenen und unkontrollierten Flugplatz Bresso (LIMB) aus, der sich mit seiner tiefen Landegebühr von € 6.50 und einfachem Tankverfahren auszeichnet. Die Po-Ebene, die sehr oft verminderte Sichtwerte aufweist, ist heute glasklar mit uneingeschränkter Fernsicht. Das Einzige, was nicht in Sicht ist, sind die Beamten vom Zoll und der Finanzaufsicht, worüber wir nicht unglücklich sind, sodass unser Aufenthalt in Bresso ohne persönliche Kontrolle abläuft. Weil auch

andere Fly Out-Teilnehmer vom guten Service hier profitieren, gibt es bereits ein erstes herzliches, inoffizielles Stelldichein.

Auf maximal 1'500 Fuss über Grund fliegen wir alsbald weiter nach Modena (LIPM), unserer ersten offiziellen Fly Out-Destination. Der lokale Aeroclub hat alles Erdenkliche vorbereitet, damit alle 18 angemeldeten Flugzeuge parkieren können. Selbst mit Kalkfarbe markierte Rollwege werden auf dem Grasparkplatz angebracht. An diesem Sonntagnachmittag landen dann nicht weniger als sieben Flugzeuge unserer Gruppe. Da die Sonne drückt, wechseln wir schnell in die kurzen Hosen. Kühle Getränke serviert der Präsident des Aeroclub Modena in ihrem kleinen,

schon fast romantisch anmutendem Clublokal. Mit etlichen Taxis erreichen wir am späteren Nachmittag das Hotel in der Innenstadt von Modena. Schnell ist ein Ristorante gefunden, das unsere Gruppe von 16 Personen aufnehmen und ein schmackhaftes Dinner servieren kann. Auf dem Weg dorthin bewundern wir die schöne Altstadt und fragen uns, weshalb wir hier nicht schon früher Halt machten.

Herzlicher Empfang in Modena

Am Montag, 22. August – der erste offizielle Tag unseres Fly Out – gehen wir wiederum mit Taxis zum Flugplatz zurück, um alle 41 Teilnehmer zu begrüßen. Der Aeroclub Modena zeigt sich wiederum von seiner besten und herzlichen Seite, und offeriert und allen ein wirklich tolles Buffet mit vielen lokalen Spezialitäten. Pünktlich zur vereinbarten Zeit landen die übrigen elf Crews sicher auf der 800 Meter langen Hartbelagspiste. Die Flotte reicht von der C152 über PA28,

Mooneys, Malibu bis hin zu zwei DA42. Beeindruckend – selbst für die lokalen Piloten.

Als erster Programmpunkt in Modena besichtigen wir die Acetaia Leonardi, ein führender Hersteller des weltberühmten Aceto Balsamico. Schon um die sehr hübsch erhaltenen alten Gebäude riecht es angenehm davon. Unter fachkundiger Leitung erfahren wir viel Interessantes über diese einzigartige Essigproduktion, untermauert mit Degustationen. Und weil in Italien die Liebe auch durch den Magen geht, tischt uns die Acetaia Leonardi mit Rohschinken, Mortadella und Parmesan mit Balsamico sowie einem Glas Prosecco einen Zvieri vom Feinsten auf.

Wir übernachten im Hotel Palace, am nordwestlichen Ende der Altstadt. Lange können wir aber nach dem Check-in dort nicht verweilen, denn schon sind wir auf dem Weg ins Ferrari-Museum. Weil der weltbekannte Sportwagenhersteller es verpasste, jeweils ein Modell seiner Produktion zu behalten, sind alle Exponate Leihgaben von



Gemütliche Clubhütte auf dem Flugplatz Modena.



Alle unsere Flugzeuge auf dem Flugplatz Modena.



Ferraris Passion war und ist es immer noch, Rennautos zu bauen.

privaten Besitzern. Ferraris Ziel war es seit jeher, Rennwagen zu bauen, und nicht Strassenautos. Dennoch zählen heute seine privaten Erzeugnisse zu den renommiertesten ihrer Art. Modena ist in dieser Hinsicht ein veritables Sportwagenzentrum, befinden sich doch auch die Maserati-Werke gleich neben dem Ferrari-Museum.

Einer der wohl bekanntesten Bürger von Modena ist Startenor Luciano Pavarotti, der etwas abseits der Stadt aufwuchs. In seinem Geburtshaus befindet sich heute sein Museum, und just daneben das Restaurant des Sängers Pavarotti, das den Namen Europa92 trägt. Es hat speziell für uns seinen Ruhetag unterbrochen und uns im eigenen Garten ein wunderbares Dinner serviert. Wiederum legen wir Wert auf lokale Spezialitäten, die von der Küche in beeindruckender Art und Weise gekocht werden.

Say Cheese!

Am Dienstag, den 23. August 2022 wird der Käse zum Thema. Der weltberühmte Parmigiano kommt ebenfalls aus der Gegend von Modena. Wir haben die Gelegenheit, die Produktionsstätte der «4 Madonne Caseificio dell'Emilia Romagna» zu besichtigen. Mit viel Engagement wird dort tonnenweise Parmesan produziert. Die Reifezeit dieses Hartkäses kann bis zu 80 Monaten betragen. Natürlich können wir Parmesan



Kein Käse, da reifen Parmesan-Laibe.

in verschiedenen Reifegraden degustieren bevor es zurück zum Flugplatz geht. Anhand der Reisegeschwindigkeit der Flugzeuge haben wir vorgängig eine Startliste erstellt, um ein Auflaufen an dem nur 36 NM entfernten Flugplatz Ferrara (LIPF) zu vermeiden. Sehr gesittet



Unsere Flotte auf dem Flugplatz Ferrara.

läuft der Start der der gesamten Flotte ab. Die langsamste Maschine, unsere C152, setzt als letztes Flugzeug auf der ebenfalls 800 langen Hartbelagspiste auf. Die Flugplatzleitung mobilisiert alle verfügbaren Leute, um das Parkieren effizient zu gestalten.

Ein Bus führt uns ins Hotel Touring, just ennet der ehemaligen Stadtmauer beim Castelli Estense. Lucia, eine engagierte Stadtführerin, zeigt und erklärt uns die Altstadt von Ferrara, der grössten Stadt Italiens, die nicht römischen Ursprungs ist. Die nahezu autofreie und sehr hübsche Altstadt weist viele Läden, kleine artisanale Betriebe und Restaurants auf, die zum Verweilen einladen.

Jetzt haben wir die Gelegenheit, etwas auszuruhen, bevor wir uns zum gemeinsamen Abendessen im wunderschönen Keller des Schlosses treffen. Auch hier gibt es ein grossartiges Essen mit Spezialitäten der Region. Mit von der Partie sind auch der Präsident der AOPA Italy, der Tourismusminister von Foligno sowie der Direktor der italienischen Zivilluftfahrtbehörde ENAC von Bologna, die sich allesamt erstaunt und erfreut zeigen, eine so grosse Flotte in Ferrara willkommen heissen zu dürfen.

Unser Besuch wurde sogar in der Lokalpresse gemeldet: <https://www.estense.com/?p=981043>

Persönlicher Empfang vom Bürgermeister

Am Mittwoch, den 24. August 2022, steht der Weiterflug nach Foligno (LIAF) auf dem Programm. Wiederum wird die Startliste angewendet, um in geordneter Weise abzufliegen und die 123 NM unter die Flügel zu nehmen. Auf dem Weg verlassen wir die Po-Ebene und steuern den Apennin an, einen Hügelzug mit Bergen bis zu 5'500 ft. Alsbald landen alle Flugzeuge auf der 1'400 Meter langen Hartbelagspiste und reihen sich an der Tankstelle auf. Um die Wartezeit des äusserst speditiven Tankens angenehm zu gestalten, wartet ein üppiges Buffet mit vielen Häppchen, Wein und Wasser auf uns. Der Bürgermeister der umbrischen Stadt Foligno, der nach einem Motorradunfall im Rollstuhl sitzt, lässt es sich nicht nehmen, uns am Flugplatz



Der Bürgermeister von Foligno besitzt eine GLD-Lizenz mit Akroerweiterung.

« Die Herzlichkeit beim jeweiligen Empfang in Italien war grenzenlos. »

persönlich zu begrüßen. Eine ausserordentlich tolle Geste. Ganz besonders beeindruckt hat uns, dass der fröhliche und offene Bürgermeister über eine Pilotenlizenz für Segelflug inkl. Akro verfügt, die er allerdings erst nach einem langen gerichtlichen Kampf gegen die abwehrenden Behörden erwerben konnte. Unglaublich diese Energie, die er ausstrahlt.

Ein Bus fährt uns in zwei Fahrten zum Hotel City, am Rand der Altstadt Folignos. Lange können wir aber auch hier nicht ausruhen, denn schon steht eine Stadtbesichtigung der lebendigen und zweitgrössten Stadt Umbriens an, die just zu unserer Zeit die Wahl der «Miss Umbrien» organisiert. Da fehlt es abends nicht an Musik und Unterhaltung. Die Stadtführerin Chiara zeigt uns nicht nur die grossen Sehenswürdigkeiten, sondern auch die spannenden Ecken abseits des



Beim Apero auf der Piazza San Domenico in Foligno.

Touristenstroms. Auf der Piazza San Domenico lassen wir uns bei Sonnenuntergang nieder, und wurden vom Restaurant Botanico kulinarisch erneut hochstehend verwöhnt – auf dem Teller und im Glas.

Heute bleiben wir mal am Boden

Donnerstag, der 25. August 2022, ist unser Non-Flying Day. Wir nutzen die Gelegenheit und unternehmen per Bus einen Ausflug zu Umbriens Hauptstadt Perugia, die uns von der ausgezeichneten Stadtführerin Claire –einer gebürtigen Französin, die schon über 30 Jahre in Perugia lebt und ein ausgezeichnetes Deutsch spricht, das sie nur vom Zuhören gelernt hat, – nähergebracht wird. Mit ihrem Charme und Enthusiasmus werden wir sehr schnell in den Bann dieser auf einem steilen Hügel befindlichen Stadt gezogen. Damit alle ihren Ausführungen folgen können, rüsten wir uns mit Funkkopfhörer aus. Und so langsam knurrt allen der Magen. Im Restaurant mit dem sinnigen Namen «Al Mangiar Bene» werden wir wiederum kulinarisch verwöhnt.

Nach über zwei Stunden Schlemmern ist es an der Zeit, zum Studio Moretti Caselli zu gehen, einer kleinen Glasfenster-Manufaktur. Im Jahr 1858 erfand Francesco Moretti ein neues Verfahren der Glasmalerei. Die heute immer noch im Familienbesitz der 5. Generation befindliche Manufaktur stellt für Kirchen, aber auch für private Kunden herrlich schöne, in vielen leuchtenden Farben Glasfenster her, die mit einem Bleiguss zusammengehalten werden. Im Dom von Perugia ist ebenfalls ein Fenster aus dem Hause Moretti zu bewundern. Mit viel Leidenschaft führt



Beim Stadtrundgang in Perugia.

uns Giorgio Moretti stolz durch sein Atelier samt Museum. Klein, aber fein.

Der Bus bringt uns zurück nach Foligno, und der Abend steht zur freien Verfügung. Einige Fly Out-Teilnehmer lassen es sich nicht nehmen, die festlichen Darbietungen im Zentrum zu genießen, derweil andere ein lauschiges Ristorante aufsuchten – oder beides zusammen.

Grande Finale auf Elba

Schon steht am Freitag, 26. August 2022 der letzte Fly Out-Tag an. Wiederum starten alle Crews problemlos Richtung Elba (LIRJ). Die zwischen Korsika und dem italienischen Festland gelegene Insel ist mit Abstand die touristischste Destination auf unserer Reise. Schnell füllt sich der Flugzeugparkplatz, sind doch selten so viele Flugzeuge auf diesem Flugplatz, der mit einer gut 900 Meter langen Hartbelagspiste ohne Tower auskommt. Vergebens sucht man nach Air-



Im Long Final auf die Piste 34 in Elba.



Aussicht von Perugia auf die Gegend Umbrien.

linern, werden die wenigen Linienflüge nur mit kleineren Turboprops wie beispielsweise Beechcraft 1900 durchgeführt.

Für nur eine Nacht genügend Hotelzimmer während der Hochsaison zu finden, ist nicht einfach. Wir haben es aber geschafft, müssen jedoch die Teilnehmer auf 6 verschiedene Häuser aufteilen. Zwei kleinere Busse übernehmen kurz nach der letzten Landung diese Shuttle-Aufgabe. Lange können wir auch hier nicht in den Hotels verweilen, wartet doch die «Magic Princess», ein grosses Motorboot mit zwei Etagen, exklusiv auf die Teilnehmer des Fly Out. Ziel ist eine Rundfahrt um die ganze Insel Elba herum. Damit wir uns etwas abkühlen können, legt der Captain zwei Badestopps ein. Schnell wird der Anker geworfen und die Treppen ausgefahren, und schon schwimmen fast alle Teilnehmer im sehr angenehmen Wasser und erfreuen sich der willkommenen Erfrischung.



Beim Badestopp auf Elba.

«*Elba übrigens gewährt allen AOPA-Mitgliedern einen erheblichen Discount.*»

Die bootseigene Bar mit aller Art Getränken ist ununterbrochen offen. Nach dem zweiten Bade-stopp tischt die Crew ein Abendessen auf mit frischen Sardellen und einem Tintenfischsalat. Danach gibt es eine ausgezeichnete Fischsuppe, gefolgt von einem Kuchen und Kaffee als Dessert. Den Sonnenuntergang auf See bewundernd geniessen wir die Fahrt mit voller Kraft voraus, hat sich doch der Captain etwas in der Zeit vertan. Es ist mittlerweile dunkel geworden,

als wir wieder in den Hafen einlaufen. Die Busse nehmen ihren Shuttledienst erneut auf und bringen uns zu den Hotels für die wohlverdiente Nachtruhe.

Rückflug in die Heimat

Auch die Fahrt am Samstagmorgen zurück zum Flugplatz erfolgt problemlos. Einige Crews tanken ihr Flugzeug auf, andere haben genügend Treibstoff an Bord, und fliegen direkt zurück in unsere Heimat. Unsere präsidentale C152 benötigt erneut einen Tankstopp, den wir nochmals in Bresso planen. Auf dem Weg ins Tessin zeigt sich der Himmel von seiner trüben Seite, und über Biasca regnet es einige Tropfen. Der Gotthardpass selbst ist problemlos passierbar mit hervorragend guter Sicht. Bald landen wir wieder in Buttwil, und sind etwas mehr als 11



Die Crews des diesjährigen Fly Outs auf dem Flugplatz Modena.

Stunden geflogen. Einmal mehr hat sich gezeigt, dass auch kleine Flugzeuge mit einer Reisegeschwindigkeit unter 100 Knoten durchaus an unseren Fly Outs teilnehmen können.

Ein grossartiges Fly Out 2022 ging zu Ende. Viele Teilnehmer sagen, dass es eines der besten war. Wir haben viel Unbekanntes erlebt und gesehen. Zurückblickend ist zu sagen, dass wir wettertechnisch grosses Glück hatten, zeigte sich der Himmel stets von seiner tollsten Seite. Wir haben vier verschiedene Flugplätze angefliegen, allesamt unkontrolliert. Die Herzlichkeit beim jeweiligen Empfang war grenzenlos. Die negativen Rufe, Italiens Flugplätze seien chaotisch und überrissen teuer, können wir zumindest für die von uns gewählten Destinationen inklusive Bresso überhaupt nicht teilen. Der Flugplatz Elba übrigens gewährt allen AOPA-Mitgliedern einen erheblichen Discount. Ganz einfach weitersagen, damit alle AOPA-Mitglieder davon profitieren können. Die Stimmung innerhalb unserer Gruppe war stets hervorragend, die Starts und Landungen erfolgten äusserst diszipliniert und rücksichtsvoll. Eine wirklich tolle Fliegergruppe.

Wir danken allen Crews des Fly Out 2022 nach Italien für ihre Teilnahme, und freuen uns auf eine wiederum spannende Reise im nächsten Jahr.

Film abspielen



Nach Auflösung des Schweizer Nebels in Richtung Gotthard.

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





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




Fachinformationen der AOPA

Endlich Good News aus den USA!

Patricia Siebenmann, Kommunikation AOPA Switzerland

Die amerikanische Federal Aviation Administration FAA lässt am 1. September das bleifreie Avgas 100UL des Herstellers GAMI (General Aviation Modifications Inc.) zu.

In der Frühlingsausgabe unseres Position Reports haben wir bereits ausführlich über die Entwicklung weg vom verbleiten Avgas 100LL zu einer umweltfreundlicheren Alternative berichtet. Nun gibt es endlich Positives aus den USA zu berichten.

Dieses Avgas 100UL eignet sich für die gesamte GA-Kolbenflugzeugflotte. Denn GAMI gab bekannt, dass sein bleifreier 100-Oktan-Kraftstoff (G100UL) von der FAA eine ergänzende Musterzulassung (Supplemental Type Certificate, STC) für die Verwendung in allen Triebwerken der allgemeinen Luftfahrt mit Fremdzündung und in allen Flugzeugzellen, in denen diese Triebwerke derzeit betrieben werden, erhalten hat. Dies schliesst auch Triebwerke mit höherer Verdichtung ein, die nicht von den früheren STCs von GAMI abgedeckt werden.

Besonders für die Westküste der USA ist dies wichtig, da dortige Flugplätze wie zum Beispiel Santa Clara wegen strenger Umweltauflagen bereits kein Avgas 100LL mehr anbieten durften. AOPA USA Präsident Mark Baker meinte dazu, das sei ein Big Deal, aber es stehe immer noch viel Arbeit an. Es sei wichtig, dass Lösungen für ein Problem gefunden werden, das die allgem-



Bild: AOPA

ne Luftfahrt seit den siebziger Jahren plage. Und es sei sicherlich die grösste Aufgabe, mit der sich Baker in seiner Zeit bei der AOPA befasst habe.

Anlässlich der AERO in Friedrichshafen hatten wir Gelegenheit zu einem ausführlichen Gespräch mit Tim Roehl, dem Chef der amerikanischen Firma GAMI, dem Entwickler des einzigen in den USA zugelassenen bleifreien Avgas mit 100 Oktan. GAMI war damals optimistisch, dass es sehr bald von der FAA die Zulassung für sein Avgas 100UL für die gesamte Flugzeugflotte erhalten würde, die derzeit für Avgas 100LL zugelassen ist. GAMI ist auch in Gesprächen, um das bleifreie G100UL nach Europa zu bringen.

«Die AOPA staud der weiteren Verwendung von Avgas 100LL schon immer kritisch gegenüber.»

Next Steps

Wie wir alle wissen, ist es aber von dem Erhalt einer Zulassung bis zur Markteinführung noch ein langer Weg. Positiv ist auf jeden Fall, dass es jetzt ein zugelassenes Avgas für alle Flugmotoren gibt, das ohne das weltweit geächtete Additiv Tetraethylblei (TEL) auskommt. Damit kann das für unsere Branche apokalyptische Szenario ausgeschlossen werden, bei dem nach einem möglichen Verbot des Additivs TEL in einigen Jahren für einen Grossteil unserer Flotte kein Treibstoff mehr zur Verfügung steht.

Wie geht es weiter? Wir wissen, dass GAMI mit mehreren Kraftstoffherstellern in Verbindung steht, die das GAMI G100UL in ihr Angebot aufnehmen wollen. Zu erwarten ist leider auch, dass der Preis von G100UL über dem von Avgas 100LL liegen wird. Wie hoch, das traut sich niemand zu sagen. Denn die verwendeten neuen

Additive sind deutlich teurer als das bislang verwendete TEL. Der Aufpreis wird auch stark davon abhängen, in welchen Mengen der Kraftstoff produziert wird, und ob es noch weitere Wettbewerber geben wird.

So schliesst Mark Baker seine Presseerklärung auch mit dem Statement:

«Alle Kraftstoffhersteller werden weiterhin ermutigt, ihre eigenen Entwicklungen fortzusetzen. Wir würden es gerne sehen, dass mehrere Kraftstoffe verfügbar sind, die auch funktionieren, wenn sie miteinander vermischt werden. Und Wettbewerb ist immer gut für die Märkte.»

Einen Artikel der Kollegen der AOPA USA mit YouTube Interview finden Sie über diesen [Link](#).

Avgas in der Schweiz

Nun da es endlich eine Alternative gibt, wird es eine grosse logistische Herausforderung sein, bis der neue Treibstoff auf den Flugplätzen verfügbar wird. Ob die 100LL-Tankstellen ohne weiteres für andere Benzinarten verwendet werden können, ist ebenfalls abzuklären. Weil dieses Thema auch den VFS (Verband Schweizer Flugplätze) betrifft, hat deren Geschäftsführer Jorge Pardo auf den Wunsch unseres Philippe Hauser hin seinen Vorstand darüber informiert. Der VFS ist sehr gerne bereit, mit AOPA Switzerland zusammen das Thema anzugehen. Zusammen mit Jorge Pardo werden wir das weitere Vorgehen besprechen.

«Die USA bzw. die FAA haben geliefert, jetzt ist die EASA am Zug, für eine rasche Lösung in Europa zu sorgen.»

Auch Continental treibt den Abschied von verbleitem Avgas voran

Der Motorenhersteller Continental hat bei der US-Luftfahrtbehörde FAA einen Antrag eingereicht, der die Verwendung von bleifreiem Flugbenzin in einigen niedrig verdichteten Motoren möglich machen soll. Die Initiative unterstützt den Betrieb mit bleifreiem Fuel der Sorten UL91 und UL94 in mehr als 100 Triebwerksmodellen. Genannt werden Motoren der Baureihen O-200, IO-360, O-470 und IO-470. Das Unternehmen sieht die bleifreien Kraftstoffe als Übergang in einer langfristigen Strategie, um eine nachhaltigere Luftfahrt zu erreichen. Laut Studie funktionieren die Triebwerke mit Kraftstoffen niedriger Oktanzahl wie vorgesehen.

Quellen: AOPA Germany Newsletter, IAOPA monthly Newsletter



Avionitec AG

General Aviation Center
8058 Zurich-Airport

+41 43 816 44 39

info@avionitec.ch

2540 Grenchen-Airport

+41 32 652 41 61

AVIONITEC

Powered by **GARMIN**



Testpiloten-Event in Sankt Gallen Altenrhein

Patricia Siebenmann, Kommunikation AOPA Switzerland

Die AOPA Switzerland organisiert gemeinsam mit Daher, AAL und SwissFly Aero ein Highlight für ihre Mitglieder

Ende Juni kamen AOPA-Mitglieder, Schweizer TBM owners und Piloten zusammen, um die TBM 940 zu testen, mit einer PC 7 oder einer WACO auf Spritztour zu gehen, das Neuste von Garmin oder des Motorenbauers Pratt & Whitney Canada zu erfahren, das FFA zu besichtigen oder sich ganz einfach in entspanntem Rahmen mit anderen Aviatikbegeisterten auszutauschen. Als Krönung schaute auch noch die «Queen of the Ferry Flights» Margrit Waltz vorbei. Die gute Laune der französischen Daher-Crew wirkte ansteckend und das prächtige Flugwetter half ebenfalls, dass es ein gelungener Tag wurde. Bei den Vorbereitungen am Vortag hatte es noch in Strömen geregnet.

Das Highlight waren die begehrten Testflüge mit den Piloten, die von Daher, welche eine TBM 940 zur Verfügung stellte, gemeinsam mit der AOPA Switzerland ausgewählt wurden.

Aber lassen wir doch unsere Testpiloten zu Wort kommen.

AOPA-Testpilot Timo Huber

Alles fängt mit einem Aufruf im AOPA Position Report vom Frühling an. Gesucht wurde ein Testpilot für die TBM 940. Umgehend haue ich in die Tastatur und bewerbe mich für diese Aufgabe

ohne genau über das Wann, Wie oder Wo Bescheid zu wissen.

Daraufhin bleibt es lange ruhig bis Anfang Juni eine Mail kommt, welche mich zu einem Daher Event nach LSZR einlädt. Die Freude ist gross. Der Schrecken noch grösser als ich feststelle, dass sich hier eine veritable Terminkollision mit dem Familienkalender ergibt. Dank etwas Glück, Organisationstalent und Verhandlungsgeschick gibt die verständnisvolle Familie schlussendlich Starterlaubnis für den flugbegeisterten Vater.

Endlich ist es so weit

So mache ich mich an besagtem Samstag mit einer Rockwell Commander auf den Weg von LSPN nach LSZR. Der Weg hat sich für mich schon dafür gelohnt, mal in eine am Boden stehende TBM 960 sitzen zu dürfen. Ein unglaublich



Timo Huber

«Herzlichen Dank
an die AOPA und Daher für
dieses 'once in a lifetime'
Erlebnis.»

gutes Gefühl in einem Cabin Class Flieger Platz zu nehmen.

Die Daher Crew gibt bereitwillig und geduldig Auskunft auf alle meine Fragen, während ich wie ein König auf dem PIC-Sitz throne. So vergeht die Zeit wie im Flug und die N940TB dreht draussen fleissig ihre Runden.

Ich bin für den letzten Flug des Tages, mit zwei anderen AOPA-Piloten vorgesehen. Wir tauschen uns etwas aus und vertreiben die Zeit, bis wir dann abends um 18 Uhr an der Reihe sind.

Wie es sich für einen Testpiloten gehört, sitze ich vorne links. Nur schon die Turbine zu starten, ist ein Erlebnis für sich. «My controls» und ich rolle mit der N940TB zum Holding Point. Kurz darauf darf ich Schub geben bzw. den Powerlever auf 70 % schieben, damit Autothrottle die Kontrolle übernimmt. Die Steigleistung ist atemberaubend und die Maschine fliegt sich sehr einfach. Kaum ein Unterschied zur Rockwell, einfach viel mehr Power. Nach dem Level Off fliege ich Steep Turns, Stalls und andere Manöver, welche dazu dienen das «flight envelope protection system» zu zeigen. Sehr eindrücklich, wie der Flieger dem Piloten hilft und gefährliche Fluglagen verhindert. Leider ist meine Zeit viel zu schnell vorbei und ich lande die Maschine in einem schönen Flare wieder auf der Piste. Kurzer Platzwechsel und ich darf noch 2 Flüge als Pax bei den anderen AOPA-Piloten erleben.

Nach einem grossen Danke an alle Anwesenden und einer herzlichen Verabschiedung mache ich mich auf den Weg zu «meinem» Flieger.

Back to Reality

Weniger Platz, weniger Power, weniger Avionik. Ein ziemliches Downgrade von einer TBM 940 zu AC114B. Spass machen beide Maschinen. Die eine darf ich regelmässig fliegen, die andere wohl nur einmal im Leben. Ich bin extrem dankbar für beides.

Herzlichen Dank an die AOPA und Daher für dieses «once in a lifetime» Erlebnis. Ich werde noch lange davon erzählen. Es war mir eine Ehre und Riesenfreude. Gerne stelle ich mich für weitere Testpiloten-Anfragen und Aufträge zur Verfügung.

AOPA-Testpilot Patrick Wetten

Wie war ich begeistert, als ich den Aufruf der AOPA im Position-Report für einen Testflug einer TBM gelesen habe. Für mich als sogenannten Av-Geek oder zu gut Deutsch Flugzeugfanatiker,



Patrick Wetten

war dies eine absolut einmalige Chance, etwas von meiner Bucket-List streichen zu können, nämlich einmal eine Turboprop-Maschine selbst zu pilotieren. Daher war die Bewerbung für dieses Event keine dreissig Minuten nachdem ich den Artikel gelesen hatte, abgeschickt.

Die Freude war dann einige Monate später umso grösser, als ich die definitive Einladung zu dem besagten Event erhalten habe. Nach erstem Studium des Programmes stieg die Vorfreude nochmals zusätzlich. Ein spannender Tag mit Präsentationen von Garmin, Pratt & Whitney Canada, Daher, WACO, dem FFA und vielem mehr erwartete mich.

Waiting for the flight

Um 09:15 Uhr komme ich an diesem 25. Juni 2022 in St. Gallen Altenrhein an, obwohl mein Slot für den TBM Flug erst um 17:00 angesetzt ist. Langeweile kommt dennoch nicht auf. Direkt nach dem Eintreffen gibt es schon erste Highlights, die beiden TBM's (960 und 930) welche in den Hangar zur Besichtigung geschoben werden oder aber das persönliche Namensschild, welches den Eindruck erweckt, dass man eine ziemlich wichtige Person an diesem Tag ist. Während man die Flugzeuge bestaunen und erkunden darf, finden weitere interessante Gespräche mit den Leuten von Garmin und Pratt & Whitney Canada statt, welche für sämtliche Fragen der Teilnehmer offen sind. Ausserdem werden grosszügig Merchandise-Artikel verteilt und neue Kontakte geknüpft oder bestehende erneuert oder vertieft.

Um die Mittagszeit bietet Pratt & Whitney einen interessanten Vortrag mit anschliessender Diskussionsrunde zur neuen, in der TBM 940 verbauten, Propellerturbine PT6E-66XT, dem weltweit ersten Turboprop-Antrieb mit FADEC.

The Testflight

Nach langem Warten und einiger Unsicherheit, ob wir überhaupt noch einen Slot erwischen, ist es um 17:45 endlich so weit. Unserer Gruppe darf in der TBM 940 Platz nehmen und unter der sehr kompetenten Instruktion von Jean Pechabandens die TBM pilotieren. Was als Erstes auffällt, ist die Schlichtheit des Cockpits. Die drei grossen Garmin G3000 – Screens sind ganz klar die Hauptelemente, welche dementsprechend die Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine bilden. Weiter fällt einem sofort der einzelne, schwarze, Schubregler ins Auge. Die an dieser Stelle üblichen zusätzlichen Farben Rot und Blau sucht man vergebens. Dies ist sicherlich eines der beeindruckendsten neuen Features in der TBM respektive des PT6E Motors. Die neue FADEC Steuerung besticht durch eine Einfachheit, die es dem Piloten erlaubt, die bis dahin für die Bedienung des Engine aufgebrauchte Kapazität anderweitig, z.B. für das erweiterte Scanning einzusetzen. Meiner Meinung nach ein genialer Fortschritt, welcher die Arbeit von uns Piloten deutlich vereinfacht. Der Rest des Cockpits ist wie bereits erwähnt sehr übersichtlich und minimalistisch gestaltet. Die wenigen noch vorhandenen Switches, sind schnell erklärt und der Engine-Start dementsprechend ein Kinderspiel.

Runway 28 cleared for take off

Nach kurzer Taxi-time heisst es bei 90 kts bereits Rotate und Gear-up, wohlbermerkt alles jeweils durch die Teilnehmenden selbst geflogen. Die Beschleunigung und anschliessende Climb performance ist beeindruckend und steht derjenigen eines Linienflugzeuges in Nichts nach. Auch die extrem feine Steuerführung, welche einem präzisen Manöver erlaubt aber trotz allem sehr gutmütig ist, macht grosse Freude. Bereits nach kurzer Flugzeit erreichen wir das Rheintal, wo die Demonstration des Flugzeuges so richtig in

« Nach kurzer Taxi time
heisst es bei 90 kts bereits
Rotate und Gear-up, wohl-
bermerkt alles jeweils durch
die Teilnehmenden selbst
geflogen. »

Fahrt kommt. Die eingebauten Safety Features sind dabei definitiv das zweite grosse Augenmerk, welches es zu beachten gilt. Nebst einem automatischem Emergency-Descend Mode im Falle eines Druckabfalles, verfügt die TBM auch über das sogenannte «Homesafe-System». Sollte durch den Piloten während zwei Minuten keine einzige Eingabe oder kein Steuerinput erfolgen, beginnt das System zu arbeiten. Der erste Modus, sozusagen eine Armed-Condition lässt dem Piloten ein Zeitfenster von 15 Sekunden, ehe das System vollständig aktiv wird. Für mich als Linienpilot auf dem Airbus A320 kommt schon ein wenig Neid auf, als Jean erklärt, dass die TBM bei Aktivierung des Systems, sei es durch die eben erwähnte Zeitlimite oder aber durch Drücken auf den mittig angeordneten «HomeSafe-button», selbständig den nearest suitable Airport anfliegt, dort mittels GPS-Approach landet und auch noch Mayday auf der jeweiligen Tower Frequenz funkt. Gerade für die Single-Pilot OPS sind solche Safety Features eine nicht zu unterschätzende Erhöhung der Sicherheit im Flugbetrieb. Die weiteren Systeme, welche wir uns anschauen, sind unter anderem auch die «Autorecovery Funktion». Während ich bei dem Stichwort recovery sofort an unser Upset-Recovery-Training bei der SWISS denken muss und innerlich bereits die Procedures abzuspulen beginne, drückt Jean in der ersten Nose-Down-Spirale einfach den entsprechenden Pushbutton und der Autopilot, nun aktiviert,

fängt die Maschine sauber und elegant ab und bringt sie wieder in einen stabilen Horizontalflug. Sicherlich sei hier erwähnt, dass das Erlernen Pilotenhandwerk, in welchem solche Recoveries zum Standardprogramm gehören nicht durch solche Systeme ersetzt werden kann, denn schliesslich können auch solche Systeme Fehler aufweisen, aber es ist nicht von der Hand zu weisen, dass ganz nach dem Motto «Best use of Equipment» solche Systeme letztendlich die Sicherheit der Business-Aviation erhöhen. Ein spannender Kommentar von Jean hierzu: «Ein neuer Flugschüler muss bei mir das Flugzeug erst einmal ohne alle diese Systeme beherrschen und kontrollieren können und erst dann, am Schluss der Ausbildung, weise ich den oder die Pilotin auf den Sicherheitssystemen ein.»

Nach einigen Steep Turns sowie einer Stallrecovery bei welcher erneut die Gutmütigkeit des Flugzeuges zum Vorschein kommt, beginnen wir mit dem Anflug auf Altenrhein.

Erneut fällt die Einfachheit der TBM auf. Ohne grosse Schwierigkeiten gelingt der Anflug und die Landung auf Anhib, notabene für mich das allererste Mal @controls einer Turboprop Maschine.

Fazit

Am spannendsten war für mich der Vergleich zum Linienflieger. Der Airbus mit seinem Fly-by-Wire System sowie der Vektorsteuerung ist schon eine tolle Sache aber die TBM ist doch um einiges cooler. Wie bereits erwähnt ist die Bedienung und anschliessende Steuerung intuitiv und präzise, sodass die Maschine problemlos von jedermann und jederfrau geflogen werden kann. Die Safety Features vermitteln eine zusätzliche Sicherheit, sodass man mit beeindruckender Performance ganz entspannt mit der TBM 940 zur nächsten Geschäfts- oder Businessreise abheben kann.

« *Verglichen mit einer C 172 ist es einfach die TBM 940 zu starten.* »

AOPA-Testpilot Jonatan Carvalhais

Als junger Fluglehrer mit rund 500 h Flugerfahrung hauptsächlich auf Kolbenmotoren war es für mich eine Ehre, am Testflug teilnehmen zu können. Die TBM 940 ist für Passagiere sowie für Piloten ein hervorragendes Reiseflugzeug. Die Passagierkabine bietet für vier Personen genügend Platz, um bequem mehrere Stunden zu reisen. Die Sitze sind sehr bequem und edel verarbeitet. Das Gepäck wird im hinteren Teil so verstaut, dass man jederzeit darauf zugreifen kann.

Aufgeräumtes und übersichtliches Cockpit

Im Cockpit installiert, fallen gleich die drei grossen Garmin Displays auf. Es ist die neueste Generation des Garmin G3000 verbaut, inkl. HomeSafe (Garmin Emergency Autoland) System. Die Displays bieten genug Platz für alle relevanten Flugparameter ohne dass es überladen wirkt und trotzdem ist auch alles gut lesbar. Nach dem das Cockpit hochgefahren wurde, konnten wir die Turbine starten, auch dieses Prozedere wurde von TBM so einfach wie möglich gestaltet. Man schaltet die Fuel Pump und Ignition auf Auto, und kann dann mit einem weiteren Hebel die Start Sequenz initiieren. Die Elektronik regelt den Start selbständig. Verglichen mit einer C 172



Jonatan Carvalhais

ist es einfach die TBM 940 zu starten. Das Standgas bietet schon genug Leistung zum Rollen, so dass man kein zusätzliches Gas benötigt. Auf der Piste, Flaps Position 1, Heading checked, setzt man die Turbine auf 50 % und klickt Autothrottle, da beschleunigt die TBM selbständig auf 100 % und bei 90 kts fange ich an das Flugzeug zu rotieren, es hebt gleich ab und fühlt sich an wie eine Mooney mit viel Leistung. Ich steige mit 3000 ft pro Minute auf 7500 ft und darf gleich einige Turns fliegen. Erstaunlich wie einfach sich das Flugzeug von Hand fliegen lässt. Es fühlt sich angenehm an. Man spürt immer wieder die Leistung der Turbine. Ich merke, dass ich in einem sportlichen Flugzeug sitze und trotzdem bietet es enormen Luxus. Wenn man sich mit Garmin G1000 oder auch der GTN-Serie auskennt, wird man intuitiv auch das G3000 verstehen, so dass ich gleich mal das Flugzeug komplett dem Autopiloten übergebe. So lässt es sich sehr angenehm auch Single Pilot IFR fliegen. Und mit der HomeSafe Funktion, können im äussersten Notfall auch die Passagiere das Flugzeug selbständig landen lassen. Nun geht es in den Sinkflug, Throttle Idle und zack mit 4000 ft Sinkrate sinken wir in Kürze auf 2500 ft für den Visual Approach. Dank der Druckkabine spüren wir keinen Druck im Ohr. Den Speed können wir auch bei knapp 250 kts halten, die grossen Propeller blades erzeugen im Idle genug Widerstand damit das Flugzeug nicht zu schnell beschleunigt. Im Final fahren wir noch Gear und Flaps aus und setzen mit ca. 75 kts auf. Die Landung gelingt wie mit einem SEP einfach, und mit dem Umkehrschub kommen wir zügig zum Stillstand. Langsam rollen wir wieder zum Hangar zurück. Leider ist der Flug schon vorbei. Es war einfach genial. Für mich das beste Reiseflugzeug, um in Europa unterwegs zu sein.

AOPA-Testpilot Laurent Schuler

An diesem 25. Juni 2022 stand ich früh auf: Das Wetter war wunderschön, und ich hatte ein volles Programm: Der Tag sollte um 9 Uhr in Altenrhein beginnen, und ich musste sofort nach der Öffnung des Flughafens Lausanne starten, wenn ich rechtzeitig ankommen wollte. Um 7.55 Uhr erhielt ich die Clearance von Genf und um 8.02 Uhr startete ich.

Der Flug nach St. Gallen verlief reibungslos und nach einem wunderschönen Anflug über den Bodensee landete ich meine Cessna auf der Landebahn von LSZR.

Geräumiger Innenraum

Ich fand den Veranstaltungsort schnell und wurde, kaum angekommen, von Marc Duchesne abgefangen, mit dem ich schon einige Male per Mail Kontakt gehabt hatte. Er sagte: "Hallo Laurent, ich konnte deine Runde vorziehen, falls du gleich losfliegen willst!" Da ich nach Lausanne zurückfliegen und vor 20 Uhr ankommen musste, hatte ich ihn gebeten, meinen Flug so früh wie möglich zu machen. Und schon laufen wir über das Rollfeld auf das perfekte Objekt der (Piloten-)Begierde zu, das sich vor uns auftut. Die TBM 940 war da und trug stolz ihre Attribute zur



Laurent Schuler

Schau: schnittige Linien, eine vorspringende Schnauze, ein Körper wie der eines Rennpferdes, gekrönt von einem wunderschönen, fünfblättrigen Propeller, der besonders imposant war! Der Pilot hat eine eigene (kleine) Tür, um zu seinem Platz zu gelangen, während die Passagiere einen breiten Eingang direkt im hinteren Teil des Flugzeugs haben. Ich nahm im hinteren Teil Platz. Die Kabine ist ziemlich eng, nicht sehr hoch und es ist klar, dass es für grosse Menschen nicht einfach ist, sich zwischen den Sitzen zu bewegen. Sobald man jedoch sitzt, ist der Komfort da: Es gibt viel Beinfreiheit und man fühlt sich nicht eingeeengt.

Der Fluglehrer erklärt, wie man das Flugzeug in Betrieb nimmt: Man muss nur einen Knopf drücken und alles läuft automatisch ab! Auch die Kontrollen vor dem Start erfolgen automatisch! Die Avionik stammt von Garmin und man findet sich schnell zurecht, wenn man mit diesen Systemen vertraut ist, insbesondere mit den Autopiloten. Eine Besonderheit dieses Flugzeugs ist jedoch der Autothrottle, der automatisch die Motorleistung reguliert, um die gewählte Geschwindigkeit beizubehalten, wie bei einem Linienflugzeug.

« *Schnittige Linien, vorstehende Schnauze, ein Körper, der wie der eines Rennpferdes geformt ist, gekrönt von einem wunderschönen, fünfblättrigen Propeller, der besonders imposant ist!* »

«Zusammenfassend muss ich sagen, dass ich besonders überrascht war, wie einfach die Steuerung der Turbine und der Leistung im Allgemeinen dank der Autothrottle war.»

Wir sind schon auf der Startbahn und der Pilot legt den Gashebel nach vorne! Die Turbine dreht auf und die Räder kommen schnell von der Piste ab. Mit ihren 850 PS bringt sie die TBM mit voller Tankfüllung und 5 Personen an Bord (und das sind nicht gerade wenige) problemlos auf 2000 Fuss/Minute. Wir sind schnell im Testbereich angekommen und der Fluglehrer demonstriert uns die Eigenschaften des Flugzeugs: «Envelope Protection», Steuerung der Avionik, Flugleistung usw. Die TBM ist ein sehr robustes Flugzeug. Kurz vor dem Strömungsabriss hat er keinen Einfluss auf die Flugsteuerung, aber das Flugzeug gibt automatisch Gas, um die Mindestgeschwindigkeit zu halten.

Wechsel des Piloten

Wieder am Boden gibt es einen Pilotenwechsel, und ich schlüpfte nicht ohne Probleme von der Kabine aus ins Cockpit, was für jemanden mit 185 cm Körpergrösse keine leichte Aufgabe ist. Am Boden ist die Steuerung des Flugzeugs kein Problem. Auf der Startbahn angekommen, stelle ich fest, dass die Beschleunigung sehr stark ist. Die Startgeschwindigkeit ist schnell erreicht und das Flugzeug verlässt den Boden ohne Schwierigkeiten. Die Steuerung ist leichtgängig und reagiert sofort und präzise auf Eingaben. Sobald das Flugzeug in der Luft ist, steuert es die Leistung selbstständig, je nachdem, was benötigt wird oder welche Geschwindigkeit gewählt wurde. Auf der Testflughöhe angekommen, kann ich ein paar Kurven fliegen und merke, dass die Steuerung extrem gut ausbalanciert und leichtgängig ist. Das Flugzeug ist leicht zu fliegen und es ist eine wahre Freude, es in allen drei Dimensionen zu manövrieren. Schon ist es Zeit, zur Landung zurückzukehren. Auch hier ist der Autothrottle eine grosse Hilfe: Man gibt einfach die Anfluggeschwindigkeit ein und das Flugzeug passt die Leistung so an, dass die Geschwindigkeit

beibehalten wird. Das Ausfahren des Fahrwerks und der Landeklappen erfordert also keinen Leistungsungleich: Das Flugzeug sorgt selbst dafür, dass die Anfluggeschwindigkeit beibehalten wird. Ich muss mich nur noch auf den Anflug konzentrieren. Das Flaren geht leicht von der Hand: Die Steuerung ist bis zum Aufsetzen der Räder leichtgängig. Das Bremsen erfolgt nur mit dem Reverse und wir sind wieder auf dem Parkplatz, wo ich leider meinen Platz räumen muss.

Least but not last

Zusammenfassend muss ich sagen, dass ich besonders überrascht war, wie einfach die Steuerung der Turbine und der Leistung im Allgemeinen durch den Autothrottle ist. Das Flugzeug lässt sich einfach und mit Freude steuern. Was die «negativen» Punkte betrifft, möchte ich das Fehlen einer Möglichkeit hervorheben, die Turbine in den Sparmodus zu schalten, wenn man am Boden wartet, was zu einem hohen Verbrauch führt, und die Sicht aus dem Cockpit, die ziemlich eingeschränkt ist. Die Leistung des Flugzeugs ist jedoch sehr beeindruckend, sowohl was die Reise- als auch die Steiggeschwindigkeit betrifft. Die Steuerung ist feinfühlig und sehr ausgewogen. Ich konnte feststellen, dass Daher hier ein sehr ausgereiftes Produkt präsentiert, das ein echtes Racing-Biest und gleichzeitig komfortabel ist. Ich danke der AOPA und Daher herzlich dafür, dass sie einen solchen Flug ermöglicht haben.

Margrit Waltz

Margrit Waltz, eine der erfahrensten Ferry Pilotinnen der Welt, ist eine faszinierende Persönlichkeit. Dennoch tritt sie völlig ohne Allüren auf. So haben wir sie am TBM-Anlass in Sankt Gallen Altenrhein völlig entspannt erlebt. Was bei ihrer vollen Agenda nicht selbstverständlich ist. Am Tag darauf flog sie nach Hamburg, um eine Fernsehshow aufzunehmen und danach nach Tarbes, um die nächste TBM für einen Ferryflug zu übernehmen.

Die in Deutschland geborene und in Pennsylvania lebende Pilotin ist seit 45 Jahren in der General Aviation tätig. Im Jahr 1991 war Waltz eine der ersten Pilotinnen, die im Auftrag von Daher ein Flugzeug der TBM-Familie über den Atlantik überführte. Seitdem hat sie mehr als 200 TBMs nach Nordamerika ausgeliefert. Sie ist deswegen auch eng mit der TBM-Erfolgsfamilie verbunden. Weitere Flugzeuge brachte sie nach Afrika, Asien und Australien. Im Mai

2021 hat Margrit Waltz den 900. Ferryflug absolviert. Nun denkt sie langsam ans Aufhören, das sei sie ihrem Mann schuldig, sagt sie.



Margrit Waltz kurz vor ihrem Ausflug mit einer PC-7.

Bild: AOPA



Ehemaliger EAA – Präsident Tom Poberezny stirbt am Tag der Eröffnung der AirVenture in Oshkosh

Die Experimental Aircraft Association in Oshkosh trauert um den ehemaligen EAA-Präsidenten Tom Poberezny.

Poberezny wurde am 3. Oktober 1946 in eine Fliegerfamilie hineingeboren. Sein Vater, Paul Poberezny, gründete die EAA. Tom folgte seinem Vater als Präsident der Organisation und war in dieser Funktion von 1989 bis 2010 tätig.

«Es ist uns nicht entgangen, dass Toms Tod am Eröffnungstag des EAA AirVenture Oshkosh eintrat, der Veranstaltung, die er seit den 1970er Jahren als Vorsitzender zu Weltruhm führte», sagte EAA-Präsident Jack Pelton in einer Erklärung. «Wir werden ihn sehr vermissen, aber noch wichtiger ist, dass wir uns an alles erinnern werden, was er für die EAA und die Luftfahrt getan hat.»

Poberezny war von Februar 1989 bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand beim AirVenture im August 2011 Vorsitzender der EAA.



Tom Poberezny

Bild: Oshkosh Northwestern

Innsbruck Airport plant emissions-abhängige Abgaben einzuführen

Bei der AOPA schlagen die Wellen zurzeit etwas höher. Der Grund ist ein Schreiben aus Innsbruck. Dies besagt, dass, wir zitieren: «die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. vor hat ihre Entgeltsordnung, gültig ab 1. Januar 2023 mit Hinblick auf den Umweltschutz, um emissionsabhängige Landegebühren zu erweitern.» Sie bitten deshalb alle Halter ihre NOx-Werte und die Triebwerksdaten pro Flugzeug bekannt zu geben. Ansonsten wird ab dem 1. Januar 2023 eine Pauschale erhoben. Unser Geschäftsführer Philippe Hauser ist bereits in regem Austausch mit der AOPA Germany und AOPA Austria, denn es kann nicht sein, dass einzelne Flugplätze neue Gebühren einführen und solche Vorgehen Schule machen.

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 don't know about you, but we always have the feeling, that we could spend more time up in the air. 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](#).

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: Halteranteil an Piper Super Cub

Halteranteil an Piper Super Cub PA-18-180P, Gepflegtes Gletscherflugzeug, Cruise 90-100miles, stationiert in LSZM. Baujahr 1957, Zelle 7'000h; Engine & Prop. ca 500h; Preis auf Anfrage.

Kontakt: Christian Peter, cpflight@bluewin.ch

Zu verkaufen: TBM700C2

EADS Socata, TBM700C2, Year 2005, MSN 342, TT ca. 860, Cycles / Landings ca. 845, dual EFIS: EADI, EHSI Bendix King, 2 Garmin GTN-750, GTX330D / GTX327 Transponder, Bendix King KMD 850 (MAP, WX, TFC, TERR, AUX), King KR-87 TSO ADF, King KN-63 DME, Garmin GMA-35 RX Marker, King KMH-920 EGPWS, King RDR200 WX Radar ART 2000, King KRA-405B, Artex ELT C406-1, King KMH-820 TCAS, RVSM P&W PT6A-64 : HSI AUG 2019 @ TT 725 by Prime Turbine (ITT exc.), Hartzell HC-E4N-3: REV MAR 2019, Noise Class D, 79,6 dB(A), MTOM 3354 kgs, like new condition, 3 private owners only, no trainig aircraft, no charter aircraft, fresh from annual inspection, USD 1'825'000.00 (VAT dep.on deal) bidding sale process.

Kontakt: Thomas Hiestand, thomas.hiestand@aviatis.ch, +41 79 373 67 64

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 2 x 8.33 com, bluetooth audio panel GMA 345) long range tanks (6 hours at cruising power), oxygen for 4. Can cruise up to FL 150

For futher infos contact 079 413 15 92

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

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

www.flyabc.ch

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

Zu verkaufen: 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 AeroADS (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

**Gesucht**

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

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

GARMIN GPSMAP 496

mit Zubehör für verschiedene Befestigungsmöglichkeiten, Daten Atlantic Intl Stand Juni 2020 (update + CH 45.-). Speicherkarte mit Platzrunden Europa Stand Juni 2015. 2 Akkus, Ladegerät, Ladekabel mit Lautsprecher für Zigarettenanzünder, zusätzl. ext. Antenne. Dokumentation, Originalverpackung. CHF 250.-

Heinz Loosli, heinz@fam-loosli.ch

Zu verkaufen

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

Call Placido 079 407 04 28 or write placi@outlook.com

Empfehlung

Fluglehrer VFR/IFR, EASA und FAA, verfügbar ganze CH, Cirrus CSIP alle SR-Modelle Avidyne/ Perspective, VisionJet SF50, Ferry-Flüge, MOU-Ausbildung Wheels auf Ihrem Flugzeug, MOU auf Ski, PA46-500.

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

Zu verkaufen: Halteranteil 25% Cirrus SR22TN

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

**Zu verkaufen: Aircraft TOW TUG**

mit LED-Licht, Akku und Fernbedienung Marke: AC air Technology. (inkl. Ladegerät für TOW TUG und Remotecontrol) gebraucht, gewartet und gereinigt. Für Flugzeuge bis ca.2000kg.

Patrick Stucki, stucki@icloud.com, 079 671 55 38

Zu verkaufen: 6 Jeppesen Airway Manual Ordner

6 Ordner Jeppesen Airway Manual 2 inch, superior plastic (Lederimitat). Sehr robust.

Neupreis ca. 30 CHF/Stk. Preis für 6 Stück: 80 CHF

Micha Gilomen, micha4@gmx.ch

Wasserfliegen in Kanada (Thunderbay Ontario)

Gelegenheit: zu verkaufen 1 oder 2 Anteile 25% oder 20% (100%=80'000.- CD) Maule M5, 235HP, 6 Zyl, Floats and Wheels, Top Zustand, Workhorse, rebuilt 2008. EDO 244 Floats

Michael Estermann, 079 293 78 63, mike260656@gmail.com

**Bücker fliegen!**

Gelegenheit, 1/12-Anteil an Bücker Jungmann HB-URD zu erwerben; ehemals A-24 Schweizer Luftwaffe, Zustand hervorragend, Standort Lommis LSZT, Standard Akro, Motor Lycoming AEIO-320E2a, 150 hp, TSO 612 h.

Auskunft: Jürg Walliser, Präsident Bücker Club, 079 405 58 58, j.walliser@bluewin.ch

