



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Ausgabe 282 – Winter 2022



« Auf Flugsafari in Südafrika.
Ein unvergessliches Erlebnis! »

ab Seite 11



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: Flugsafari in Südafrika	11
Reportage: Fliegen in Kalifornien	14
Reportage: Fliegen in Griechenland	18
International News	21
Kleininserate	22

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.

Rückblick und Weihnachten 2022

Liebe Mitglieder, Freunde, Freundinnen und Supporter

Wieder neigt sich ein Jahr seinem Ende zu und zeigt uns allen, wie die Zeit unaufhaltsam fortschreitet. Es ist der traditionelle Anlass, um auf Schönes zurückzuschauen und weniger Erfreuliches zu vergessen. Ganz so einfach macht das einem jedoch die aktuelle Lage in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft leider nicht. Und dennoch versuche ich es und beginne mit dem Schönen.

Wenn die letzten Jahre etwas gezeigt haben, ist das die Resilienz der Privatfliegerei, wie wir sie betreiben. Ich finde das Wort zwar grässlich und möchte es hier so verstanden wissen: Die Einmaligkeit der Fliegerei, deren Durchhaltevermögen in schwerst turbulenten Zeiten und die Fähigkeit von Piloten und Pilotinnen, auch in schwierigen Zeiten und unter Druck von allen Seiten das Fliegen auszuüben. So ist z.B. die General Aviation bei uns seit Ausbruch von Corona nie gegroundet worden. Anders als in anderen Ländern, konnten wir in der Schweiz immer fliegen und so unsere Fähigkeiten als Piloten und Pilotinnen erhalten und trainieren. Die Freiheit über den Wolken war unser Motivator für die andere Zeit unter denselben. Das war und ist nicht selbstverständlich und nicht zuletzt dank einer diesbezüglich flexiblen, verständigen und offenen Haltung von BAZL und Politik möglich. Selbstverständlich gehört dazu auch der Umstand, dass die erlassenen Restriktionen von den Piloten und Pilotinnen durchwegs eingehalten wurden.



Die AOPA Switzerland und die IAOPA

Unsere Privatfliegerei hat in den vergangenen Jahren weiter gezeigt, wie wichtig die internationale Einbettung der AOPA Switzerland in der IAOPA und damit im europäischen und weltweiten Umfeld ist. Als AOPA Switzerland haben wir bei der ICAO (International Civil Aviation Authority, der «UNO» der Fliegerei), der EASA (European Aviation Safety Agency, dem europäischen «BAZL») und weiteren europäischen Organisationen wichtige Inputs geben können. So hat z.B. unser Geschäftsführer Philippe Hauser auf europäischer Ebene erreicht, dass in naher Zukunft europaweit Frequenzen für den Funkverkehr zwischen den GA-Flugzeugen freigegeben werden. Was früher die «Schnurri-Frequenz» gewesen ist, erhält damit den offiziellen Status als Luft-Luft Sprechfrequenz für Piloten. Ein wichtiger Schritt für die Sicherheit im Flugverkehr.

Internationale Vernetzung

Unsere Fly Outs – ein ebenso wichtiges Zeichen unserer internationalen Verbundenheit – waren in diesen Zeiten wichtiger denn je. Nur im Jahr

2020 mussten wir es ausfallen lassen, danach fanden sie wieder statt und waren jedes Mal sofort ausgebucht und Grosserfolge. Anstatt uns einzusperren, besuchten wir andere Länder, trafen Piloten, Pilotinnen, Aviatikbegeisterte und -interessierte Personen, tauschten uns aus, pflegten die internationalen Kontakte, erlebten Kultur und Kulinarik vom Feinsten. Das Fly Out 2021 führte uns nach Holland, dasjenige von 2022 nach Italien. Jedes Mal bin ich wieder beeindruckt von der Solidarität, die wir an jedem einzelnen Ort von den nationalen AOPAs, den Piloten und Pilotinnen bedingungslos erfahren

haben, wobei dieses Jahr uns allen vor allem der Empfang durch den Bürgermeister von Foligno ganz speziell in Erinnerung geblieben ist. Auf einem offenen, herrlichen Flugplatz, bei schönstem Sonnenschein empfing uns der Bürgermeister in offizieller Funktion mit Schärpe und Ansprache. Als Akro-Segelflugpilot wusste er, wovon er sprach. Dass er als Paraplegiker hart für seine Lizenz u.a. gegen den Staat prozessieren musste, bis er sie erhielt, erwähnte er nicht einmal, denn er schaut mit einer Begeisterung nach vorne und in die Luft, die uns mitgerissen hat.



Bild: Roland Kaps-Becker

« *Mau beachte die Airport Elevation!* »

Erfolgreiche Spendenaktion für die Ukraine

Auch von der AOPA USA erreichten uns gute Nachrichten, unter denen diejenige hervorsteht, dass endlich, endlich die FAA (die amerikanische Luftaufsichtsbehörde) den bleifreien Treibstoff für alle Motoren zertifiziert hat. Damit besteht die Aussicht, dass das bisherige 100LL nahtlos in naher Zukunft abgelöst werden kann. Gesucht sind nun europäische Hersteller und Importeure, damit das übergangsfrei geschehen kann. Wir bleiben dran.

Erfreulich (sofern und soweit das so gesagt werden kann) in dieser katastrophalen Lage war die von vielen Mitgliedern anlässlich der Spendenaktion für die Ukraine gezeigte Solidarität. So ist die Spendenaktion zugunsten der Ukraine ein voller Erfolg gewesen. Mit den Spendengeldern wurden von unserem Partner, der AOPA Polen, bis auf den letzten Franken medizinische Hilfsgüter vor Ort erworben und anschliessend von der AOPA Ukraine auf abenteuerlichen Wegen in die Notgebiete zur bestimmungsgemässen Verwendung transportiert. Die dankbaren Rückmeldungen der Empfänger haben uns gezeigt, dass jede Hilfe wichtig ist.

Es gäbe noch vieles zu berichten, was aber den Rahmen eines Rückblicks sprengen würde. Weitere Informationen finden Sie in diesem Position Report, auf unserer Webseite oder dann spätestens an der Generalversammlung 2023.

Schon zum Jahresende 2020 drückte ich die Hoffnung aus, 2021 möge besser werden. Ende 2021 stellten wir fest, dass es noch viel schlimmer gekommen ist. 2022 dann hat alles Gekannte gesprengt und unser bisheriges Verständnis von Europa, der Welt und der Schweiz auf den Kopf gestellt, und zwar gründlich.

Zwischen Optimismus und Weltuntergangsstimmung

Jetzt sind wir am Ende des Jahres 2022. Ohne in Weltuntergangspessimismus zu verfallen, muss festgestellt werden, dass die Spirale des Negativen keineswegs an Geschwindigkeit verloren, sondern eher noch zugenommen hat. Wir lavieren ohne Unterlass hin und her zwischen dem Weltuntergang auf der einen Seite («Morgen ist alles kaputt und verloren») und den Optimisten («Es geht aufwärts und morgen wird alles wieder gut sein»). Vernunft, Augenmass und Realitäts-sinn sind verloren gegangen. So hat es die General Aviation, eingeklemmt zwischen Mikromanagement des Bundes (Beispiel: vorgeschlagene Innentemperatur von 7 °C im Kühlschrank) und milliardenschweren «Finanzprogrammen für alle», schwer, ihrer Stimme Gehör zu verschaffen und für Augenmass und Pragmatismus einzustehen. Das hält uns aber nicht davon ab, uns mit Beharrlichkeit auch im kommenden Jahr für unsere Mitglieder im Speziellen und die General Aviation im Allgemeinen einzusetzen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Gesundheit, Erfolg, Freude und immer genug Luft unter den Flügeln und danke Ihnen im Namen des Vorstandes für Ihre Treue und Unterstützung im Jahr 2022, was für uns und die General Aviation ganz besonders wichtig gewesen ist. Hoffen wir, dass wir uns im Jahr 2023 möglichst zahlreich auf den Flughäfen treffen werden und können. Bis bald und es guäts Nois!

Mit den besten Wünschen

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

News & Veranstaltungen

Patricia Siebenmann, Kommunikation AOPA Switzerland

Flight Safety Seminar 2023

Nachdem die letzten Anlässe aus bekannten Gründen online durchgeführt werden mussten, freuen wir uns umso mehr, das kommende live durchgeführte Flight Safety Seminar anzukündigen. Pünktlich zum Start der Flugsaison.

Datum: 4. März 2023

Zeit: 0900 Uhr bis ca. 1600 Uhr

Ort: Windisch im Kanton Aargau

Das Programm wird zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.

AERO Friedrichshafen 2023

Die internationale Luftfahrtmesse findet im kommenden Jahr vom Mittwoch 19. bis Samstag 22. April statt. Die AOPA Switzerland wird dort auch wieder vertreten sein.

Zwanzigste TBM 960 ausgeliefert

Der französische Flugzeugbauer aus Tarbes hat die zwanzigste TBM 960 ausgeliefert. Die aktuellste Turboprop-Generation ging bisher hauptsächlich an Kunden jenseits des Atlantiks: 17 Exemplare in die USA und drei sind in Europa geblieben und werden hier geflogen. Wichtigstes Merkmal neben dem HomeSafe Autoland das elektronisch gesteuerte Triebwerk PT6E-66XT von Pratt & Whitney Canada und der Fünfblattpropeller von Hartzell namens Raptor.



Johnie Weems gemeinsam mit Margrit Waltz bei der Übernahme der 20. von Daher gelieferten TBM 960. Er hat sie auch beim transatlantischen Überführungsflug begleitet.

Bild: Daher

Erste TBM 960 in der Schweiz ausgeliefert

Kurz vor Redaktionsschluss gab Daher die Erstauslieferung einer in der Schweiz registrierten TBM 960 bekannt. Diese wurde von Paolo Buzzi-Jonsson, Gründungspartner und Vorstandsmitglied von Swissquote und AOPA-Mitglied, in Empfang genommen. Buzzi (links im Bild) konnte sich bereits mit der TBM 930 vertraut machen und hat damit gemeinsam mit seiner Frau die Welt erkundet. Mit dieser TBM 960 erhöht sich die Zahl der in der Schweiz stationierten TBM auf 12, was für ein Land mit nur 8,7 Millionen Einwohnern, laut Hersteller eine beeindruckende Zahl ist. Nach Abschluss des Transition Trainings auf seiner neuen TBM 960 plant Buzzi eine Flugexpedition ans andere Ende der Welt - genauer gesagt nach Neuseeland.



Bild: Daher

Büchertipps

Regula Eichenberger

Das im November vorgestellte Buch «Über den Wolken» von Regula Eichenberger ist bereits zum Bestseller avanciert und befand sich bei Redaktionsschluss auf Rang 7 der in der Schweiz verkauften Sachbücher. Wer Regula Eichenberger live bei einer Lesung erleben möchte, kann dies ab Januar 2023 tun, wenn sie gemeinsam mit anderen Schweizer Autoren auf Lesetour geht. Infos dazu finden Sie [hier](#).

Falls Sie dieses Buch oder unsere andere Buchempfehlung «Angst und Ohnmacht» von Heidi Affolter-Eijsten zum Vorteilspreis bestellen möchten, finden Sie auf unserer AOPA-Website unter dem [Shop](#) die nötigen Informationen.

Zurbuchen verlässt die NASA

Ende Jahr verlässt der Schweizer Dr. Thomas Zurbuchen (Jahrgang 1968) die NASA. Als Leiter der Wissenschaftsabteilung beaufsichtigte er knapp 100 Missionen. Während seiner Zeit bei der NASA half er bei 36 neuen Missionen mit, darunter Dragonfly, SPHEREx und die Mars Sample Return Mission. Seinen Master und den Dokortitel in Physik erwarb Zurbuchen an der Universität Bern. Nach sechs intensiven Jahren sei für ihn nun der Moment für eine Veränderung gekommen, meinte er kürzlich in einem Interview der NZZ. Zu den zahlreichen Auszeichnungen, die er erhalten hat, gehören mehrere NASA-Leis-



Bild: NASA/Bill Ingalls

tungspreise, die Aufnahme in die International Academy of Astronautics, 2020 die Outstanding Leadership Medal, 2021 der Presidential Rank Award und 2022 die Distinguished Service Medal.

« Wenn es jemand aus Heiligenschwendli schafft, Wissenschaftsdirektor der NASA zu werden, dann kann wirklich jede Person das erreichen, wovon sie träumt. »

Zurbuchen im NZZ-Interview

Ein weiterer Schweizer kommt seinem Kindheitstraum näher

Nach über 40 Jahren wurde endlich wieder ein Schweizer als Astronaut ausgewählt.

Nach dem Waadtländer Claude Nicollier könnte der heute 33-jährige erst der zweite Schweizer werden, der ins All fliegt. Ab dem kommenden Frühjahr startet Marco Sieber die Grundausbildung im Europäischen Astronautenzentrum der ESA in Köln. Sie dauert zwölf Monate und soll Sieber für Missionen zur Internationalen Raumstation und darüber hinaus fit machen. Die neue Astronautenklasse umfasst Berufsastronauten und Mitglieder der Reserve. Sieber zählt zu den fünf Berufsastronauten. Der Burgdorfer hat in Bern Medizin studiert und praktiziert als Urologe und in seiner Freizeit ist er als Privatpilot oder Fallschirmspringer unterwegs.

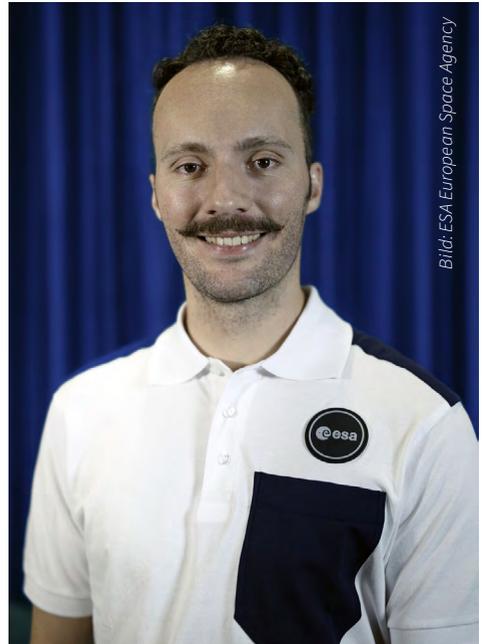


Bild: ESA European Space Agency

Junkers A50 Junior erhält in Deutschland die Zulassung als Ultraleichtflieger

Die Junkers Flugzeugwerke AG aus Sankt Gallen Altenrhein haben am 25. November die Zulassung des DULV (Deutscher Ultraleichtflugverband) für ihr neuestes Muster, die A50 Junior, bekommen. Wir haben den Flieger in unserem Sommer - Position Report vorgestellt. Die originale Junkers A50 Junior war vor 93 Jahren, im Februar 1929, zum ersten Mal geflogen und bis 1930 wurden insgesamt 69 Exemplare gebaut. Der Nachbau ist nun mit einer Leermasse von 355 Kilogramm nur ein wenig leichter. Sie wird von einem flüssiggekühlten Rotax 912 iS-Vierzylindermotor mit 73,5 kW (100 PS) angetrieben, der seine Leistung an einen MTV-33-IA-Zweiblatt-Propeller von MT-Propeller abgibt. Im



Bild: Junkers Flugzeugwerke AG

Cockpit ist das Garmin G3X-Glascockpit eingebaut. Die beiden Insassen sitzen in dem schlanken Rumpf hintereinander in einem offenen Cockpit, was ein besonders ursprüngliches Fluggefühl ermöglicht. Die Junkers Flugzeugwerke verkaufen die ersten 29 Exemplare für 179.000 Euro.

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



Reportage

Flugsafari in Südafrika

Bilder und Text: Timo Huber

Ein unglaubliches Erlebnis

Ein lang gehegter Traum ging diesen Sommer für meine Familie und mich in Erfüllung. Wir durften eine Flugsafari im südlichen Afrika erleben.

Die Freude war riesig, als wir nach zwei Corona bedingten Verschiebungen im Juli endlich mit einer Cessna 206 von Wonderboom (bei Johannesburg) abheben durften. Die notwendige südafrikanische Lizenz hatte ich im Jahr 2019 bereits gemacht. Dafür sind eine Prüfung in afrikanischem Luftrecht sowie ein Prüfungsflug notwendig.

Mit meiner Frau und zwei Teenagern an Bord ging es auf dem ersten Flug in Richtung namibische Grenze.

Am Funk wird es schon kurz nach dem Start ruhig. Einmal dem Luftraum rund um Johannesburg entfliegen, wird der Kontakt mit einer Bodenstelle fakultativ oder gar unmöglich. Kontrollierte Lufträume sind weit und breit keine, der Empfang der Info-Frequenzen ist bald mal auch schon weg.

Kein Problem. Wir sind gut vorbereitet und via Satelliten-Tracker im Notfall einfach ortbar.

A propos gute Vorbereitung:

Die ganze Reise wurde für uns organisiert. Heisst, das Flugzeug bereitgestellt, Route geplant, Unterkünfte gebucht und Überflugrechte eingeholt. Markus Möllmann von Bushpilots bietet dies als Komplettpaket an.

Am Tag vor dem Abflug haben wir zusammen die ganze Route besprochen. Was gibt es fliegerisch zu beachten, wo gibt es etwas Interessantes «in

«*Nach einem Low Pass, um den Zustand der Piste zu prüfen, landen wir weit ab der Zivilisation auf einer Gravel-Piste.*»

flight» zu sehen, wie funktioniert das mit dem Tanken und vieles mehr.

So waren wir top vorbereitet, wussten aber eigentlich trotzdem nicht so recht was uns wirklich erwartet. Bewusst haben wir uns vorher nicht im Internet schlau gemacht. Umso grösser waren die Überraschungen vor Ort.

Auf zur ersten Destination

Schon der erste Stopp, es war eigentlich nur eine Übernachtung, da zeitlich nicht anders möglich, war umwerfend. Wir landeten auf einer Kies-Piste, 100 Meter neben einem grossen Anwesen. Der Besitzer selbst holt uns ab und bringt uns zur Unterkunft. Liebevoll eingerichtet und sehr gepflegt ist die Dundi Lodge ein gelungener Start unserer Reise. Wir beziehen die Zimmer und fragen uns, ob es die nächsten achtzehn Tage im selben Stil weiter geht. So viel sei vorweggenommen, es ging so weiter.

Am nächsten Tag geht es dann los zu unserem ersten «richtigen» Stopp. Nach einem Low Pass, um den Zustand der Piste zu prüfen, landen wir weit ab der Zivilisation auf einer Gravel-Piste. Dort erwartet uns bereits ein Safari-Jeep. Der Fahrer begrüsst uns alle freundlich mit Namen.

Unglaublich. Als erstes wird uns ein kühles Getränk angeboten, bevor der Guide unser Gepäck in den Jeep lädt. Wir sind begeistert, überwältigt und zugleich überglücklich. Im offenen Jeep fahren wir 10 Minuten bis zur Fish River Lodge. Die Kids jubeln, die Fahrt macht allen Spaß.

Am Ziel angekommen sehen wir ein Hauptgebäude und 20 kleine Bungalows, welche alle direkt an der Kante des Canyons stehen. Also maximum 40 Gäste. Aktuell sind es inklusive uns gerade mal 16. Alles ist sehr persönlich und familiär. Wir kommen aus dem Staunen nicht heraus.

Juli ist Winter in Afrika und nachts wird es empfindlich kühl. So war die Freude riesig, als wir nach dem köstlichen Nachtessen, zurück im Bungalow, die warmen Bettflaschen in unseren Decken vorgefunden haben. Unglaublich! Luxus pur.

Wildtierobservation aus dem Flieger heraus

Nach zwei Nächten geht unsere Reise weiter. Sossusvlei mit seinen riesigen Sanddünen, Dammarland mit Elefanten und Giraffen, die Etosha

Pfanne mit Tigern und Nashörnern, das Okavango Delta mit Nilpferden und zwei weitere Stopps. Jeder Zwischenhalt war unglaublich und einmalig auf seine Art. Luxus pur. Nicht mit Prunk und Glamour, sondern afrikanischem Charme, traumhaften Landschaften und aufrichtiger Herzlichkeit. Überall fühlen wir uns von Herzen willkommen und nicht als ein Gast unter vielen. Viele kleine Dinge haben unsere Reise so unglaublich gemacht. Da holt uns mal ein Guide spontan abends um 21 Uhr nochmals mit dem Safari Jeep ab, weil er in der Nähe des Camps einen Löwen brüllen hört. Dort macht ein Guide die tollsten Familienfotos von uns. Am nächsten Ort wird für uns vier, wir sind die einzigen Gäste in der Lodge, ein unglaubliches Dinner-Erlebnis mitten im Busch gezaubert. Habe ich schon mal «unglaublich» gesagt? Wir haben 8 verschiedene Lodges besucht, in welchen wir jeweils zwei Nächte verbracht haben. An jedem Ort hätten wir es locker auch drei oder vier Nächte «ausgehalten». Zeit- und Finanzbudget gaben aber einen gewissen Rahmen vor.



Flug über Flamingos

Unsere bevorzugten Fortbewegungs- mittel



Ah ja, geflogen sind wir ja auch noch. Total ca. 30 Stunden mit der ZS-DIT. Auch das war ein überwältigendes Erlebnis. Die Route führte uns im Uhrzeigersinn von Johannesburg nach Westen an die Küste von Namibia, der wir in Richtung Norden folgten. Auf halber Höhe ging es dann ostwärts Richtung Botswana und dann zurück nach Johannesburg.

Navigatorisch geht nichts ohne GPS. Viele der angeflogenen Airstrips sind in keiner Garmin Datenbank vermerkt und müssen per Koordinaten gefunden werden.

Die grosse Freiheit

Im südlichen Afrika zu fliegen ist grundsätzlich unkompliziert und stressfrei. Auf der ganzen Route hat es nur wenig kontrollierte Flugplätze. Falls doch mal gefunkt werden muss, ist die Voice wie man sie sich wünscht und wir es von zu Hause kennen: gut verständlich, professionell und hilfsbereit.

Enroute haben wir die Freiheit, zehn Fuss über Boden oder auf FL100 zu fliegen. Im Tiefflug der Skeleton-Coast entlang, über die Dünen im Sos-

suslei, über Elefantenherden und Giraffen. Wunderschön.

Eine solche Reise ist etwas Aussergewöhnliches und wir sind unendlich dankbar dafür. Ein unvergessliches Familienerlebnis, welches wir für immer in unseren Herzen tragen werden.

Ob wir nochmal so eine Reise machen werden? Grundsätzlich liebend gerne. Andererseits wären die Erwartungen so hoch, dass ich befürchte, enttäuscht zu werden.

Für den Moment schwelgen wir in unseren Erinnerungen. Was in ein paar Jahren ist, werden wir sehen.

Falls jemand detaillierte Infos zur Reise möchte, ich geben gerne Auskunft.

Kontakt: timo.huber@rundflieger.ch

**Video aus
dem Jahre
2019**



Fliegen in Kalifornien

Roland Kaps, Vizepräsident der AOPA Switzerland

Kalifornien bietet vom Meer, über die höchsten Gebirge der zusammenhängen 48 US-Bundesstaaten bis zum tiefsten Flugplatz der westlichen Hemisphäre eine grosse Vielfalt unterschiedlichster Eindrücke und Flugerlebnisse. Damit verbunden sind diverse imposante Erlebnisse aber auch Herausforderungen für Mensch und Flugzeug. Einige dieser Erfahrungen während ein paar hundert Flugstunden (v.a. ab Santa Monica/KSMO und Palo Alto/KPAO) möchte ich Euch im Folgenden näherbringen.

Voraussetzungen

Wer keine FAA-Lizenz (entweder als Validierung basierend auf einer EASA-Lizenz oder als eigenständige Lizenz) hat, muss zuerst die Validierung durchlaufen. Diesen Prozess bietet die AOPA Switzerland gelegentlich zur Durchführung in der Schweiz an oder man stellt den Online-Antrag über **IACRA** und gibt dort das FAA-Büro (FSDO) für ein Treffen mit einem FAA-Beamten an. Für Letzteres muss mit gut drei Monaten für die Verifizierung gerechnet werden. Weitere Details zum Ablauf auf der Homepage der **FAA**.

Gerne vergessen gehen kann, dass man in den USA grundsätzlich alle zwei Jahre einen «Flight Review» mit einer Stunde Theoriegespräch und einer Stunde Flug mit einem Fluglehrer absolvieren muss. Dies kann über die Flugschule vor Ort (am besten vorgängig) organisiert werden.

In Kalifornien sind neben den Flugschulen stark auch «Flying Clubs» vertreten. Diese sind wie ein Verein organisiert (ein Mitgliedsbeitrag ist meistens auch für Besucher auf Monatsbasis mög-

lich), bieten aber neben der Flugzeugvermietung ebenfalls Instruktion an. So kann man z.B. den Flight Review gleich mit der Einweisung auf einen neuen Flugzeugtyp verbinden.

Gegend der Extreme

Sind die administrativen Hürden gemeistert, stehen dem Flugerlebnis kaum mehr Hindernisse im Weg – es seien denn Gebirge oder enorme Hitze im Sommer. Das Death Valley im Osten Kaliforniens und der dortige Flugplatz in Furnace Creek halten nicht nur den weltweiten Hitzerekord (134°F/56,7°C vor über 100 Jahren, der im Sommer 2021 fast egalisiert wurde), sondern mit einer Höhe von -210 (Minus!) Fuss auch den tiefsten Flugplatz der westlichen Hemisphäre (und der zweittiefste weltweit, nach Masada beim Toten Meer mit -1266 Fuss, an den übrigens unser Fly Out 2008 geführt hatte). Die Qualität der Piste lässt doch etwas zu wünschen übrig





Ungewohnte Anzeige des Höhenmessers

und der Hinweis, dass mit Pneuplatzern zu rechnen ist, war nicht gerade ermutigend. Ganz so wild ist es zwar nicht, aber der Platz ist durchaus gefährdet, da das Geld für eine Sanierung fehlt. Handkehrum bietet das Flugzeug in den Weiten Kaliforniens eben das schnellste Fortbewegungsmittel. Etwas weiter südlich Richtung mexikanischer Grenze liegen Nummer 2 & 3 der tiefsten amerikanischen Flugplätze. Dort ist es zwar nicht ganz so heiss, man kann aber auch in späteren Sommermonaten noch ordentlich ins Schwitzen kommen – und das, ohne viel davon zu bemerken. Ich hatte während einer Tagesreise und bei einem Flüssigkeitskonsum von über

acht Litern zumindest weder ein nasses T-Shirt noch wesentlich Bedarf für «Fuel Dumping»... Damit verbunden kann bei höher gelegenen Flugplätzen dann bald einmal auch das Flugzeug an seine Leistungsgrenze gelangen. Deshalb gibt es z.B. in Big Bear (L35, Höhe 6752 Fuss) auch eine Anzeige für die Dichtehöhe, die hier gut und gerne 10'000 Fuss erreichen kann.

Während es im Osten Kaliforniens im wahrsten Sinne staubtrocken ist, kann im Westen an der Küste ein ganz anderes Phänomen die (Sicht-) Fliegerei beeinflussen: in kaum nachvollziehbarer Geschwindigkeit kann dort (v.a. am Abend) Meeresnebel entstehen und einen Anflug verunmöglichen. Das lokal fast liebevoll «Sea Blanket» genannte Ereignis ist unter Umständen nur wenige Stunden davor noch in keinem TAF und anderen Prognosen angekündigt. Mir hat es jedoch bei einem Tagesausflug die Rückkehr nach Santa Monica verhindert, so dass ich ins wenige Meilen entfernte Van Nuys ausweichen musste, wo ich zum Glück herzlich empfangen wurde und auch Unterstützung bei der Organisation des bodengebundenen Verkehrs erhielt.



Aufgrund diverser (Fast-) Unfälle wurde diese Anzeige der Dichtehöhe in Big Bear angebracht

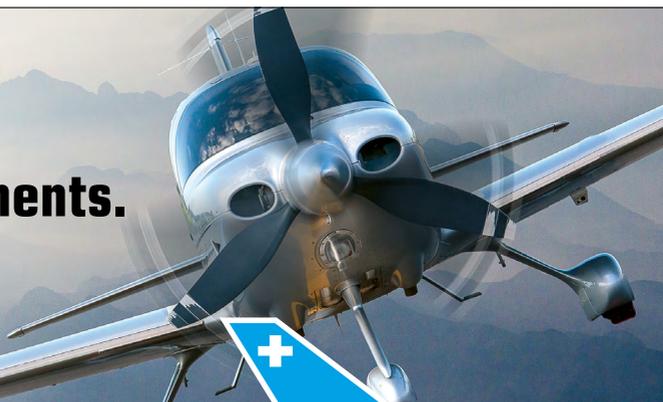


Der Half Dome im Yosemite Nationalpark

Die Vogelperspektive

Reisen und Sightseeing mit dem Flugzeug bietet in Kalifornien natürlich auch die einmalige Chance, diverse geologische oder sonstige Naturschauspiele zu erkunden. Der Half Dome im Yosemite Nationalpark zum Beispiel mag vom Boden aus auch eindrücklich sein, bei unterschiedlichen Lichtverhältnissen kommt aber die Gestalt dieser Felsformation von oben und der Seite noch besser zur Geltung. Ein fliegerisches Highlight in der Region von Los Angeles ist die Kreuzung quer über den Flughafen LAX auf 3500 ft – und das in der «Special Flight Rules Area» ohne Clearance und nur mit einem Listening Squawk! Von dort kann man dann gleich zum «luxemburgischen Flugzeugträger» auf Catalina Island (KAVX) weiterfliegen: die gekrümmte Piste des «Airport in the Sky» hat auf beiden Seiten weit abfallende Klippen. Oder wie mein Grenchner Fluglehrer zu sagen pflegte: «bei zu kurzer Landung endest Du in der Bordküche...»

**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



Die San-Andreas-Verwerfung

Das ist zwar einer der äusserst wenigen Plätze mit einer Landetaxe (\$35, Stand Oktober 2022), aber dennoch immer wieder ein Erlebnis dort zu landen (Touch and Goes sind nicht erlaubt).

Auf dem Weg von dort in den Norden kann man zum Beispiel die San-Andreas-Verwerfung (engl. San Andreas Fault) nur wirklich aus dem Flugzeug heraus erfassen. Hier driftet die Pazifische Platte an der Nordamerikanischen Platte vorbei, wobei die Auswirkungen nur in wenigen Bereichen direkt an der Oberfläche zu beobachten sind. Last but not least darf natürlich entweder eine sogenannte «Bay Tour» (die gibt es nur mit ATC-Freigabe) entlang der Bucht von San Francisco über den Flughafen SFO bis zur Fisherman's Wharf oder (nun wieder im unkontrollierten Luftraum) rund um und über die Golden Gate-Brücke nicht fehlen. Zumindest für Flächenflugzeuge nicht erreichbar ist hingegen Alcatraz – dafür umso schöner von oben zu betrachten.

Nachtflug

Und wer nach einem Flugtag noch nicht genug hat, kann auf den meisten Plätzen die Landung bei Nacht perfektionieren. Auch 'kleinere' Flugplätze (d.h. nur 1000 m Asphalt) haben oft eine Pistenrandbefeuerung oder gar noch ein PAPI. Dank Fernsteuerung über Funk kann die Befeuerung teils sogar in 3 unterschiedlichen Intensitätsstufen vom Piloten nach Wunsch angepasst werden. Auf Regionalflughäfen ist spätestens ab 22:00 kaum mehr Verkehr und auch niemand mehr im Tower. Oder man fliegt nach Mitternacht nach San Jose und macht dort auf der knapp 3,5 km langen Piste gleich mehrere Touch and Goes hintereinander.



Ehemalige Gefängnis-Insel Alcatraz

Hinweis: Als Navigations-App eignet sich beispielsweise FltPlan Go (gratis inkl. FAA-Karten, A/FD etc.) oder auch ForeFlight. Letzteres enthält auch für europäische Abonnenten die Luftraumstruktur inkl. NOTAM oder Preise für Avgas bzw. Jet A.

Fliegerferien in Griechenland

Patricia Siebenmann, Kommunikation AOPA Switzerland

Tödliches Mineralwasser und andere Hindernisse beim Auslandstrip

Als relativ frisch gebackener SEP-Pilot, mit knapp 140 Flugstunden innerhalb der 16 Monate seit dem Zeitpunkt, als der Pilot Laris Romić seine erste Flugstunde nahm, entscheidet er sich für das grosse Abenteuer. Geplant war eigentlich eine dreiwöchige Japanreise mit dem Airliner, wie er ganz bescheiden zugibt, aber wegen der Pandemie ist dieses Land auch im Mai 2022 weiterhin nicht zu bereisen. Also sucht er eine Alternative und befindet sich schon bald im Planungsmodus für einen rund zweiwöchigen Trip nach Griechenland an Bord einer Cessna 182R und einem Passagier. Immerhin hatte er schon einige, auch mehrtägige Auslandflüge wie nach Portorož, Salzburg, Lošinj, Béziers, Cannes und Speyer auf eigene Faust absolviert.

Bevor Laris loslegt, beantragt er noch die AOPA Switzerland Mitgliedschaft und wird seine Crew Member Card mehr als einmal zücken und von deren Vorteilen profitieren können.

Wir zitieren einen kleinen Ausschnitt aus seinem ausführlichen Bericht im [Flightforum](#) hierzu: «Habe ich schon mal erwähnt, dass die AOPA-Mitgliedschaft fürs Fliegen in Griechenland absolut **unverzichtbar** ist? Wir sprechen von Differenzen an Flughafengebühren von 200 Euro aufwärts. Eine Landung und die Mitgliedschaft sind schon fast rausgeholt. Zum Abschluss der Planung habe ich SkyServ als unsere Handler in Griechenland auserkoren. Ich habe alle SkyServ Büros der geplanten Flughäfen angeschrieben, ganz klar erwähnt, dass ich AOPA-Mitglied bin und darum gebeten, dass sie für uns alles orga-



wingscout.ch

Wir verkaufen Ihr Flugzeug

nisieren. Die Handler lassen sich ihren Service bezahlen und erledigen auch gleich den PPR/ PNR Prozess mit. An den Fraport Flughäfen ist das zwingend, an den anderen kostet es zwar nochmals ein paar Euro mehr, aber dafür habe ich eine Sorge weniger. Das war es mir allemal wert.»

Es würde den Rahmen des Position Reports sprengen, den gesamten Reisebericht inklusiv der tollen Bilder zu veröffentlichen. Dieser ist aber absolut lesenswert, äusserst informativ und unterhaltsam geschrieben (besonders die unterschiedlichen Vorgaben bezüglich Security und dem was mitgeführt werden darf und was nicht). Ihr findet ihn unter folgendem [Link](#) des Flightforums der Interessengemeinschaft Luftfahrt Schweiz. Da erfahrt ihr auch, was es mit dem tödlichen Mineralwasser auf sich hatte.



Bye bye Kefalonia, you were wonderful!

Bild: Laris Romic

« *Einmal mehr habe ich die AOPA-Karte geziickt. Ich glaube, damit könnte ich eigenhändig über Griechenland regieren. Das tödliche Mineralwasser durfte im Koffer bleiben und ging mit durch den Scanner.* »

Reiseroute und Statistik

Route: Hohenems-Dornbirn (LOIH) – Lošinj (LDLO) – Brač (LDSB) – Ioannina (LGIO) – Korfu (LGKR) – Dubrovnik (LDDU) – Portorož (LJPZ) Hohenems–Dornbirn (LOIH)

Dauer der Reise	14 Tage
Flugzeit	19 Stunden
Zurückgelegte Distanz	2082 NM
Landungen	10
Besuchte Inseln	5
Landegebühren	ca. 1020 Euro

[Link](#) zur AOPA Griechenland

Laris Romic findet ihr auch noch als larrydesiebesiech auf Instagram


 The logo for Daher, consisting of a red square icon with a white cross-like shape inside, followed by the word "DAHER" in a bold, white, sans-serif font.


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 ambiance 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.swissflyaero.com



International News & IAOPA

IAOPA EUR Regional Meeting

Philippe Hauser, CEO AOPA Switzerland

After a considerable long break due to Covid, the IAOPA EUR Group met again physically at Bad Homburg near Frankfurt in fall 2022. 25 persons from 11 countries participated to this meeting which normally takes place twice a year. Please find below some outcomes of this Regional Meeting.

The big threat about the end of Avgas 100LL is over. The US company GAMI (General Aviation Modifications, Inc.) lately received the formal STC (Supplemental Type Certificates) for all engines which are certified to run by 100LL. This means that the GAMI Fuel replaces avgas 100LL at 100%, also for high performance turbo-charged engines. Even though the future looks quite bright, the implementation plan of the GAMI Fuel in Europe is not fixed yet. Therefore AOPA-EUR strongly supports an extended transition period beyond May 2025 (the target date for conversion in the USA is end of 2030). There are still lots of open questions about production and logistics. AOPA-EUR will support these processes to ensure a speedy introduction of GAMI Fuel in Europe.

IAOPA is very happy with the result of the implementation of the ICAO Rescue and Fire Fighting Regulation, which treats GA in a different way than the commercial airline traffic. Without this new regulation, the burdens to keep up conventional rescue systems would have led GA aerodromes to a financial disaster. Our IAOPA representative at ICAO HQ in Montreal has accompanied this process with an appropriate lobbying.

Drones make part of our aviation system by also using GA airspaces. A functional and safe co-operation will be essential. There are a lot of technical issues (ADS-B, Mode S, Flarm, etc.) to operate in the U-Space, but no standards have been developed yet. An UAT (Universal Access Transceiver) might be a good solution. The IAOPA-EUR chairman brought it to the point: «We must not fail a successful and common integration of manned and unmanned traffic. It has to be safe, affordable and easy to apply. » IAOPA will work on that topic with vehemence.

Video Series: Companion Pilot

This new video series by the AOPA Safety Institute, Companion Copilot, provides nonpilot frequent companion passengers an opportunity to learn more about how they can help their pilot (pinch hit) and enjoy being an active participant in the flight. Go to [Link](#).

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. Especially now that winter has arrived. If you get the itching but have to stay inside, you can at least get a bit of the feeling by watching one of AOPA's flight videos. Check it out [here](#).

Mitgliederinserate

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

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

Zu verkaufen: Halteranteil 25% Cirrus SR22TN

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



Gesucht: SEP & MEP mit N-Registrierung

Homebase Schweiz & Anrainer.

Angebote an md@wingscout.net, 076 362 07 09

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

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

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



Gesucht: Lycoming Motor O-360

Gesucht für PA-28-180 Lycoming Motor O-360-A4A. Overhauled, Rebuild oder defekt.

Kontakt: Rudolf Marti, rudolf.marti@gmx.ch, 079 607 12 80

Zu verkaufen: Garmin D2 Mach 1 Titanium

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

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

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: 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: 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: 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

1/6 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



Unser Maintenance Betrieb befindet sich am Flughafen **St. Gallen Altenrhein** und ist angeschlossen. Die Historic Flight Maintenance ist bei der BAZL zugelassener Unterhalts- und Reparaturbetrieb CH.MF.4064 bzw. CH.CAO 1018.

Wir sind die Spezialisten für **historische** Flugzeuge (Bsp. Bucker, Piper Cub) speziell aber auch für neuere in Holz- und Stahlrahmenbauweise. Sie erhalten zeitgemässe Flugzeuge wie Cessna,

Wir übernehmen Wartungsarbeiten, Jahreskontrollen LTA's, SB's grades. Bei uns ist Ihr Flugzeug in erstklassigen Händen, denn Sie sind bei uns. Lernen Sie uns kennen, kommen Sie vorbei oder schreiben Sie uns. Wir freuen uns Ihre Arbeiten mit Ihnen zu besprechen.

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

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 Zigarettanzünder, 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

t sich direkt auf dem Gelände des
(LSZR) und ist am Rollwegsystem
aintenance HFM GmbH ist ein vom
d Wartungsbetrieb nach Part MF

ische Propellermaschinen (wie z.
r auch für stoffbespannte Flugzeuge
Selbstverständlich betreuen wir auch
Mooney oder Spezialmaschinen.

aber auch Modifikationen oder Up-
es liegt uns am Herzen genau wie
n Sie uns, wir freuen uns die nächs-

.com ♦ www.hf-maintenance.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: 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
