

Segelfluggruppe Zürich



www.sgzuerich.ch

gliderZHone 2024



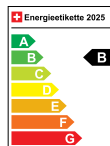
Eine neue Ära der Sicherheit.

Der neue Volvo EX90.

Der Volvo EX90, ein vollelektrischer Luxus-SUV mit 7 Sitzplätzen, bietet bis zu 600 km Reichweite, skandinavisches Design und modernste Sicherheitstechnologien. Sein geräumiges Interieur und innovative Funktionen sorgen für ein komfortables, emissionsfreies Fahrerlebnis.

Jetzt beraten lassen.

Volvo EX90 Twin Performance AWD Electric, dual motor 517 PS/380 kW, Stromverbrauch gesamt: 21,1 kWh/100 km, CO₂-Emissionen: 0 g/km, Energieeffizienz-Kategorie: B, Volvo Swiss Premium*
 Gratis-Service bis 10 Jahre/150 000 Kilometer, Werksgarantie bis 5 Jahre/150 000 Kilometer und Verschleissreparaturen bis 4 Jahre/150 000 Kilometer (4 Jahre für vollelektrische Fahrzeuge, 3 Jahre für ICE/PHEV Fahrzeuge. Es gilt das zuerst Erreichte).



häusermann
.com

Illnau-Effretikon
Am Dorfbach 14
052 354 11 11
info.il@hausermann.com

Wetzikon
Rapperswilerstrasse 66
044 933 61 61
info.we@hausermann.com

Dübendorf
Im Huebwiesen 11
044 823 80 90
info.du@hausermann.com

Inhaltsverzeichnis

- 4 Editorial, Willy Frey
- 6 Jahresbericht Obmann, Sascha Häusler
- 10 Jahresbericht Kassier, Walti Haag
- 12 Jahresbericht Chef-Fluglehrer, Sönke Ahlborn
- 14 Jahresbericht Sportchef und interne Rangliste, Jonas Pitschen
- 18 JSM Buttwil, Jonas Pitschen
- 20 Jahresbericht Safety Officer, Thomas Bazzigher
- 22 Jahresbericht Schlepp-Chef / Motorflug, Corsin Widmer
- 24 Schleppen am anderen Ende der Welt, Corsin Widmer
- 30 Jahresbericht Material-Team, Pascal Brunner
- 32 Junioren WM, Raphael Lutz
- 38 YES-Tage, Severin Widmer / Sascha Häusler
- 42 Meine Segelflugausbildung, Severin Widmer
- 46 Ein spezieller Doppelsitzer Start, Markus Pitschen

Impressum

Redaktion, Inserentenakquisition und Layout: Willy Frey

Gestaltungskonzept: Kathrin Senn

Druck: Zindel Druck GmbH, Zürich

Titelbild: Matterhorn aus dem Cockpit von Markus Pitschen

Auflage: 400 Exemplare

Editorial

So, meine Arbeit ist getan und ich entlasse mich an die Algarve!

Es war einmal mehr eine interessante Reise durch das leider so oft verregnete Flugjahr 2024, was sich natürlich auch in weniger Bildmaterial niedergeschlagen hat. Bleiben wir positiv – 2025 wird Hammer!

Ich war erstaunt, was alles von unseren jungen bis jüngsten Mitglieder in Sachen Bericht-Beiträgen eingereicht wurde.

Es ist wirklich erfreulich zu sehen, wie sich unser Verein in den letzten Jahren entwickelt hat. Für die Zukunft der jungen SGZ stimmt dies sehr optimistisch.

Auf die Titelseite hat es diesmal ein Bild von Markus Pitschen geschafft. Die Sicht auf das Matterhorn ist einfach immer wieder ein umwerfender Anblick!

Betroffen gemacht hat mich hingegen die Nachricht vom Tod von Fredi Weiss.

Mit Wehmut erinnere ich mich an unsere gemeinsamen Ferien und Flugerlebnisse in Namibia und Südafrika.

Der Schalk von Fredi war einzigartig und wird mir immer in Erinnerung bleiben.

All jenen, die mit Ihren Beiträgen geholfen haben eine interessante Zeitreise durchs vergangene Jahr zu gestalten, mein herzliches Dankeschön!

Und natürlich auch wieder unser Dank an die Gönner für ihre Treue, sowie an die Inserenten, ohne die das Erscheinen dieser Broschüre in vorliegender Form nicht möglich gewesen wäre.

Nun wünsche ich euch beim Lesen unseres GliderZHone 2024 viel Spass.

Willy Frey



Die Segelfluggruppe Zürich trauert um ihr Mitglied

Fredi Weiss

8.12.1947 – 18.6.2024



Freud und Leid liegen manchmal sehr nahe beieinander. So durfte Fredi wenige Tage vor seinem Ableben mit grossem Stolz nochmal Grossvater werden!

Gesundheitlich war unser langjähriges Aktiv- und Vorstandmitglied seit längerer Zeit stark angeschlagen. Dank der intensiven und liebevollen Betreuung durch Ursi Montico konnte Fredi trotz grossen Einschränkungen bis zuletzt am gesellschaftlichen Leben teilnehmen.

Fredi war ein stets fröhlicher Kamerad und begeisterter Wettbewerbspilot. Wenn man ihn fragte, weshalb er denn so gerne an Meisterschaften teilnehme, war die Antwort immer dieselbe: «Ich kann einfach ins Flugzeug einsteigen. Sie sagen mir vorher, wo ich hinzufliegen habe; ich muss gar nichts überlegen....»

Legendär waren auch seine Jass-Runden. Das «Dream-Team Fredi und Ursi» war jeweils eine sichere Bank und kaum zu bezwingen.

Ja Fredi: Deine humorvolle Art mit stets einem passenden Spruch wird uns immer in bester Erinnerung bleiben! Gerne begleiten wir dich gedanklich auf deinem letzten grossen Flug in die Ewigkeit.

Wir wünschen seiner Familie und den Angehörigen viel Kraft und Zuversicht.

Jahresbericht des Obmanns

Das Jahr startete für die SGZ vielversprechend mit einem hervorragend organisierten und gelungenen Frühlingfest. Fliegerisch erfolgte der Saisonauftakt im Birrfeld unter wechselnden Bedingungen. So liessen sich schöne Regenbogen bestaunen und das fliegerische Handwerk trainieren. Was damals noch keiner erahnte, die windigen und regnerischen Bedingungen sollten bereits ein Vorbote für die folgende Saison sein.

Doch erst einmal schien es fliegerisch ein gutes Jahr zu werden. Raphi und mir gelang im März ein weiterer schöner Föhnflug, ab Buttwil wurden schöne Strecken quer durch die Schweiz geflogen, Raphi und Jonas flogen an der RM Jura in Coartelary an drei von vier Wertungstagen aufs Podest, inklusive zweier Tagessiege.

Doch dann kippte es und von nun an hiess es: Regen, Regen, möglicherweise schön – ah nein doch Regen. In etwa so lautete es Woche für Woche. Einen Blick auf die Flugzeiten der Flugzeuge und der Mitglieder bestätigt, dass wir das Jahr 2024 fliegerisch schnell hinter uns lassen möchten. Das Schöne daran: nächstes Jahr kann es nur wieder besser werden. Dennoch bot das Jahr für die SGZ einiges mehr, sodass mein Bericht doch noch nicht ganz zu Ende ist.

Neuer Cheffluglehrer und neues Ehrenmitglied

Gleich zu Beginn des Jahres konnte eine wichtige Rolle besetzt werden. Sönke Ahlborn stellte sich zur Verfügung, das Amt des Cheffluglehrers von Dani Stahl zu übernehmen. Damit konnte Dani nach zahlreichen Jahren als Cheffluglehrer endlich in seinen wohlverdienten Vorstands-Ruhestand entlassen werden. An dieser Stelle möchte ich mich, im Namen der gesamten SGZ, ganz herzlich bei Dani für seine Dienste bedanken. Seine Fähigkeit die Begeisterung fürs Fliegen zu teilen sind einmalig und so manches Mitglied liess sich von Dani mit dem Segelflugvirus infizieren und mit der Schulung beginnen. Es ist uns eine Ehre, Dani künftig als Ehrenmitglied in der SGZ willkommen zu heissen. Dem neuen Cheffluglehrer, Sönke, danke ich herzlich für seine Bereitschaft, seinen Einsatz und freue mich auf die weitere Zusammenarbeit.

Flotte – heute und morgen

Im Hinblick auf die Flotte ergab sich auch eine Veränderung. Die im Dezember 2023 verkaufte Varga HB-DCU wurde im Frühling 2024 von ihrem neuen Besitzer in Buttwil abgeholt und bleibt somit der Schweiz weiterhin erhalten – mehr dazu im Bericht des Schleppchefs. So sehr es manch ein Mitglied geschmerzt haben mag. Der Verkauf des dritten und nur spärlich genutzten Schleppflugzeugs stellt

ein wichtiger Schritt in der nachhaltigen Sicherung der Wirtschaftlichkeit des Vereins dar.

Weniger erfreulich erreichte uns im Frühjahr die Nachricht, dass der Discus 2c-FES von Schempp-Hirth aktuell nicht weiters produziert wird. Somit wurde aus dem Vorhaben, im Jahr 2024 in die Ära der motorisierten elektrischen Segelfliegerei zu starten erst mal nichts. Auf der einen Seite mag dies für die Mitglieder enttäuschend sein, welche sich viel vom Flugzeug erhofft haben. Auf der anderen Seite kommt uns zugute, dass nach den letzten beiden Jahren mit äusserst bescheidenen operativen Ergebnissen erst einmal nicht noch ein neues Flugzeug finanziert werden muss.

Den Betrieb einer Segelfluggruppe umfasst weitaus mehr als das Tagesgeschäft. Das Umfeld ändert sich stetig, die Anforderungen steigen laufend. In der heutigen Zeit der beinahe unbegrenzten Freizeitmöglichkeiten und Verpflichtungen stellen Planbarkeit und eine gewisse Unabhängigkeit wichtige Anforderungen dar, damit der oftmals eng getaktete Zeitplan nicht aus den Fugen gerät. So sehr dies für Segelflug-Puristen keine Rolle spielen mag, bin ich der Überzeugung, dass es zwingend einer Aufrüstung der Flotte durch (elektrisch) motorisierte Segelflugzeuge bedarf, um den gesellschaftlichen Anforderungen von heute und morgen zu entsprechen. Auf dem Markt zeichnen sich bereits einige spannende

Optionen ab, mit denen sich das doch eher zeitaufwändige Hobby Segelfliegen attraktiver gestalten lässt. Gespannt beobachten wir deren Entwicklung.

Dass Investitionen in die Flotte, nebst der Gewinnung von neuen Mitgliedern, für das langfristige Überleben der Gruppe vital sind, da sind wir uns vermutlich alle einig. Nicht nur bei der Segelflugzeug-Flotte benötigt es Investitionen in technologisch innovative und zukunftsfähige Flugzeuge, auch im Schlepp-Bereich bedarf es einer langfristigen Lösung. Da diese im Anbetracht der Preisentwicklung bei den Flugzeugen sehr kostenintensiv sein werden und die Mitgliederbeiträge seit Jahren rückläufig sind, bedarf es einer klaren Strategie und Massnahmen, um diese finanziellen Herausforderungen meistern zu können.

Einen ersten Beitrag kann jeder bereits liefern, in dem er weitere Personen für unser wunderschönes Hobby gewinnen kann. Bei meinem vormaligen Arbeitgeber lebten wir getreu dem Motto «Jeder Consultant ist auch ein Sales», um die ambitionierten Umsatzziele zu erreichen, die wir uns als Firma gesteckt hatten und das Verkaufsteam aktiv dabei zu unterstützen. In dem Sinne: seid ein Botschafter für unser Hobby und zeigt den Personen da draussen, dass Segelfliegen nichts Unerreichbares ist.

Anlässe

Richtig, im Jahr 2024 wollten wir die Junioren Schweizermeisterschaft im Streckensegelflug austragen. Bekanntlich regnete es jeden Tag, sodass kein einziger Wertungstag zustande kam. Dennoch wusste sich das OK zu helfen und organisierte geschickt alternative Aktivitäten, um die Segelflugcommunity aktiv zu fördern und dass den Teilnehmern eine tolle Zeit in Erinnerung bleibt. Ein herzliches Dankeschön an das OK, die Helfer, die Sponsoren und Unterstützer und die Teilnehmer, die dieses Event überhaupt erst ermöglichten.

Für mich stellten die YES-Tage ein weiteres Highlight dar. Nachdem der erste Versuch vom 22. Juni, einmal mehr aufgrund des Wetters, in den August verschoben werden musste, erlebten wir zwei äusserst erfreuliche Tage. Die insgesamt 15 Teilnehmer waren top motiviert und konnten ihre ersten Segelflüge absolvieren. Noan, Mario und Andrin starteten bereits kurz nach den YES-Tagen mit der Schulung und konnten noch im Herbst zahlreiche Ausbildungsflüge absolvieren. Ein herzliches Dankeschön an Severin Widmer für die Organisation, den Helfern und Fluglehrern für euren grossen Einsatz. So macht es riesig Spass!

Ausblick 2025

Im Frühjahr 2025 wird uns ein mit neuer Avionik ausgerüsteter Duo Discus (ZU) zur Verfügung stehen. Damit schliesst sich der Kreis und die gesamte Flotte ist ein-

heitlich mit LX9xxx Rechnern ausgestattet. Das stellt definitiv eine Aufwertung des Duos dar und leistet einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Safety im Flug – vorausgesetzt die Bedienung sei geübt. Ich hoffe zudem, dass er in Zukunft häufiger den Weg in die Luft findet, auch ab Buttwil. Ein herzliches Dankeschön gebührt Pascal Brunner, welcher den zeitaufwändigen Paneleinbau organisiert und durchführt.

Des Weiteren wird es einen neuen Anlauf für die JSM in Buttwil geben. Wir hoffen, dass uns das Wetter diesmal wohl gesonnen ist, sodass die Teilnehmer, welches schliesslich die besten Junioren der Schweiz sind, sich in spannenden Aufgaben untereinander messen können.

Ich möchte mich herzlich bei meinen Vorstandskollegen für die tatkräftige Unterstützung bedanken. Ebenso gehört der Dank allen Mitgliedern, die dafür sorgen, dass wir jedes Wochenende mit intaktem Material unserer Leidenschaft nachgehen können.

Die neue Saison 2025 steht vor der Tür. Die kalten Wintertage bieten die hervorragende Gelegenheit sich mit der persönlichen Planung auseinanderzusetzen, das Wissen aufzufrischen und sich Ziele für die Saison zu stecken. Ich wünsche euch eine unfallfreie Saison, unvergessliche Momente und dass ihr eure Ziele erreichen mögt.

Sascha Häusler

GV 2024



SGZ Frühlingsfest



Jahresbericht des Kassiers

Schon einige Jahre habe ich nun als Kassier der SG-Zürich einen Jahresbericht verfasst.

Dieses Jahr ist es mir aber nicht so leicht gefallen diese Zeilen zu Papier zu bringen.

Die letzte Saison konnte ich aus gesundheitlichen Gründen nicht aktiv am Flugbetrieb teilnehmen. Trotzdem war die Flugsaison 2024 ereignisreich und spannend verlaufen für mich. Dank den schönen Veranstaltungen wie JSM, YES-Tage und Schnuppertage, konnte ich meinen Beitrag leisten zum Erfolg der Anlässe.

Dass an der Jugend Schweizermeisterschaft nicht geflogen werden konnte hat aber der Stimmung nicht geschadet! Die teilnehmenden Pilotinnen und Piloten wissen was ich damit meine.

Erfreulicherweise konnten wir unter den jungen Interessenten den Segelflug-Virus verbreiten.

Es freut mich besonders, dass sich dadurch unser Verein verjüngen konnte. Für die Finanzen des Vereins ist es auch wichtig, die Zahl der Mitglieder mindestens stabil zu halten oder idealerweise zu vergrössern.

Die Mindereinnahmen vom Frühling konnten wir aber mit den guten Wetterbedingungen im Sommer fast wettmachen.

Über die Finanzen im allgemeinen möchte ich mich nicht in Details verlieren. Diejenigen unter den Lesern, die mehr über den genauen Abschluss wissen möchten, können sich in dem mitgesendeten Jahresabschluss informieren.

Da wir den Ersatz des Motors vom MCR HB-WAT hinausschieben konnten, fällt die Jahresrechnung besser aus als budgetiert. Durch die frei werdenden Mittel können wir nun den Umbau der Instrumentierung vom ZU HB-3401 in Angriff nehmen. Das wird einen positiven Effekt haben in Sachen Sicherheit, da dann unsere ganze Flugzeugflotte mit LX-9000-Rechner ausgerüstet sein wird.

Die Chlausfeier vom vergangenen Jahr ist sehr gut gelungen. Der Erfolg dieses Anlasses lässt sich auch daran messen, dass sehr zahlreiche Pilotinnen und Piloten mit Ihren Familien daran teilgenommen haben. An dieser Stelle möchte ich den beiden jüngsten Mitgliedern der SGZ, die den Chlaus organisiert haben, meinen persönlichen Dank aussprechen.

Während ich hier in der warmen Stube sitze werden fleissigen SGZ'ler unsere Flugzeugflotte auf Vordermann bringen. Für mich ist dieser Einsatz nicht selbstverständlich, dass diese Leistung über die Wintermonate erbracht wird. An alle Beteiligten ein herzliches Danke.

Ich freue mich auf ein erfolgreiches und unfallfreies Jahr 2025 und wünsche unseren Pilotinnen und Piloten allzeit gute Thermik.

Walter Haag



Jahresbericht des Cheffluglehrers

Liebe SGZler

Dieses Jahr durfte ich in die Fussstapfen von Dani treten und die Funktion des Cheffluglehrers übernehmen. Natürlich habe ich als Vorbereitung auch Danis Jahresberichte gelesen und weiss, dass es schwer ist, ihm das Wasser zu reichen...

Die Saison war – wie wahrscheinlich schon in mehreren Berichten erwähnt – etwas durchnässt. Dies lässt sich auch bei der Schulung sehen, wurde unsere ASK-21 nur etwa halb so viel bewegt wie im Vorjahr. Umso erfreulicher, dass der TMG wieder häufiger benutzt und fleissig darauf geschult wird. Ein herzlicher Dank geht dabei an Guido und Urs, welche die TMG-Schulung so voran treiben.

Ebenfalls erfreulich ist, dass Severin im August, nur drei Tage nach seinem 16. Geburtstag, die praktische Prüfung absolvieren konnte und nun brevetierter Segelflieger ist. Herzliche Gratulation Sevi! Desweiteren durften wir dieses Jahr auch wieder die YES-Flugtage in Buttwil organisieren, welche ein regelrechter Erfolg waren. Mehr dazu steht im separaten Bericht von Sascha und Sevi.

Mit Andrin, Mario, Noan und Roman durften wir dieses Jahr vier neue Flugschüler in der SGZ willkommen heissen. Sie werden diesen Winter die Theorie im SGZ-Theoriekurs bestreiten. Ein herzlichen Dank geht dabei an die Familie Denoth,

die uns ein Theorielokal direkt in Zürich ermöglicht.

Und dann noch etwas persönliches von mir: Den meisten von euch wird aufgefallen sein, dass ich etwas weniger oft auf dem Flugplatz anzutreffen war als üblich. Dies lag nicht (nur) am schlechten Wetter, sondern daran, dass ich neben meinem Vollzeitjob im Schichtbetrieb auch die Berufspilotenausbildung bestreite, welche gerade in der Theoriephase, in der ich mich befand, viele Ressourcen beansprucht hat und ich daher nur limitiert Zeit aufwenden konnte.

Ein ganz grosses Dankeschön geht daher an den SGZ-Vorstand, insbesondere aber an Bazzi und Sascha, die mich tatkräftig in meinem ersten Jahr als Cheffluglehrer unterstützt haben. Die ganze Situation wird sich 2025 verbessern und ich werde wieder mehr Zeit für die SGZ investieren können.

Nun bleibt mir nichts anderes, als allen einen guten Start in die neue Saison zu wünschen und zu hoffen, dass wir ab Buttwil wieder etwas öfter fliegen statt schwimmen können.

Sönke Ahlborn



Jahresbericht des Sportchefs

In den letzten Jahren gab es immer sehr viel Positives und Interessantes aus der Sportabteilung zu berichten. In diesem Jahr sieht das etwas anders aus. Das langanhaltend mässige Wetter trug sicher massgebend dazu bei. Zusätzlich schienen sich die privaten Prioritäten der Wettbewerbspiloten etwas verschoben zu haben, denn die Beteiligung an Wettbewerben war so tief wie schon lange nicht mehr. Der folgende Bericht führt wie gewohnt chronologisch durch die Saison.

RM Amlikon - Fluglehrerbomber und WM-Training

In der Schweiz wurde die Wettbewerbs-saison mit der Regionalmeisterschaft auf dem Flugplatz Amlikon lanciert. Diese fand vom 27. bis 30. April statt. Raphael Lutz nahm in seiner neu erworbenen LS4 in der gemischten 15m Klasse teil. Jonas Pitschen flog zusammen im Arcus mit Alex Berger (SG Dittingen) in der gemischten offenen Klasse. Für sie war es eine Rückkehr an den Ort, an welchem sie im Sommer 2022 die Fluglehrerausbildung abgeschlossen hatten. Standardmässig waren die Wetterbedingungen schwierig und es gab nur an zwei von vier Tagen eine Wertung. Da alle mit wenig Training angereist waren, ging es primär darum, überhaupt mal in die Saison zu finden und wieder flügge zu werden. Raphael testete seine LS4 auf Herz und Nieren. Er musste leider an beiden Tagen aussenlanden. Jonas und Alex landeten am ersten Tag auf

einem deutschen Flugplatz, am zweiten Tag entschieden sie sich, kein weiteres Aussenlanderisiko einzugehen und machten einen lokalen Flug. Die Plätze 10/11 für Raphael und 11/13 für das Arcus-Duo waren dann die logischen Rangierungen.

RM Montricher – Hätte hätte Fahrradkette

Von der einten seltsamen Sprachregion ging es weiter in die nächste, oder aus Thurgauerdeutsch wurde Französisch. Vom 9. bis 12. Mai fand in Montricher die nächste RM statt. Aus SGZ-Sicht waren wieder Raphael und Jonas am Start. Diesmal bildeten sie zusammen ein Doppelsitzerduo im Arcus. Man kann es kaum glauben aber an diesem Wettbewerb konnte an allen vier Tagen geflogen werden! Der erste Tag war thermisch zäh, wurde aber durch den Wind unterstützt. Nach einem Relanding ging es sehr tief am Jura hin und her. Mit etwas Glück konnten Raphael und Jonas den Tages-sieg erfliegen. Gefolgt von Tagesrang 3 konnte die Gesamtführung auch nach dem zweiten Tag verteidigt werden. Der dritte Tag war einer der besten Juratage der Saison. Leider wollten Raphael und Jonas an diesem Tag zu viel. Während das gesamte Feld Schnittgeschwindigkeiten von weit über 100km/h nach Hause brachten, landeten unsere Jungs bereits auf dem zweiten Schenkel in Courtelary und stürzten auf Gesamtrang 10 ab. Am letzten Tag stand vor dem Gewitter noch-

mals eine Aufgäbe im Jura an. Während der Rest geschlossen im Pulk auf der ersten Jurakrete unterwegs war, entschieden sich die SGZ-Jungs ihr eigenes Ding durchzuziehen und wählten einen Weg weit in den abgeschatteten Jura hinein. Mit einer fliegerisch sehr reifen Leistung vor allem von Raphael konnte dem Rest 8km/h und mehr abgenommen werden und der zweite Tagessieg war die logische Folge. Im Gesamtklassement reichte es am Schluss zu Rang 8. An drei von vier Tagen auf dem Podest und trotzdem am Schluss weit dahinter. Die bittere Realität des Segelfliegens...

SM Birrfeld – Opa-Segelflieger-Luft schnupern

Für Jonas endete die Wettbewerbs-saison mit einem Gastspiel an der SM im Birrfeld. An den letzten drei Wertungstagen durfte er bei Yves Schnetzer (SG Cumulus) im Nimbus 4DM mitfliegen. Die über 26m Spannweite sind schon eine andere Hausnummer als die gewohnten 15m des Discus 2b. Der zweitletzte Tag stand ganz unter dem Motto: «Fehlende Skills werden mit Spannweite kompensiert. Und wenn das nicht reicht, gibt es ja noch einen Motor». Yves und Jonas krampften sich bei sehr stabilen Bedingungen ab. Nach 90 Kilometern mit einem Schnitt der mit dem Fahrrad machbar gewesen wäre, waren sie mit der Geduld am Ende und zündeten die Benzinthermik. Mit Tagesrang 3 nahm die SM einen versöhnlichen Abschluss. Yves landete am Schluss auf Gesamtrang 8.

JSM Buttwil – Ausser Spesen nichts gewesen!

Die Details folgen im separaten Bericht. Aber dass es fliegerisch praktisch nichts zu berichten gibt, hat im Vorfeld natürlich niemand erwartet. Den Namen der SGZ sucht man auf der Teilnehmerliste vergebens. Aus diversen Gründen war es leider keinem SGZ-Junior möglich, an der heimischen JSM teilzunehmen. All zu viel wurde ja bekanntlich auch nicht verpasst. Fliegerisch passierte nur am ersten Tag etwas. Aufgrund der nassen Piste wurde alles ins Birrfeld disloziert um eine kleine Chance für einen Wertungstag zu nutzen. Diese wurde dann aber sofort mit der Meldung der ersten Segelflugzeuge im Schlepp «bi mir fangts ah rägne!» zu Nichte gemacht. Die restlichen Tage wurden dann mit Alternativprogramm über die Runden gebracht.

Junioren WM Ostrow, Polen – Endlich viel und weit fliegen

Vom 14. bis 26. Juli fand im polnischen Ostrow die 13. Junioren WM statt. Mit Raphael Lutz war die SGZ bereits zum 4. Mal in Folge an einem Grossanlass der Junioren vertreten. Ergänzt wurde das Schweizer Team von Moriz Urwyler (SG Thun) und Gionata Donati (GVV Ticino). Alle drei flogen in der Clubklasse. Pascal Brunner, langjähriger Coach der Junioren-Nationalmannschaft, betreute die Piloten bereits zum 3. Mal als Teamcaptain. Es konnte an zehn Wertungstagen geflogen werden. Es gab diverse Flüge über 500km. Am 18. Juli gelang Raphael ein

Flug über 519km, was gleichbedeutend der weiteste SGZ-Flug der Saison 2024 war. Am Ende resultierte für Raphael der 38. Schlussrang.

Liga – Die goldene Ära ist zu Ende

Die Juniorenabteilung der SGZ hat in den letzten Jahren national und teilweise sogar international auf sich aufmerksam gemacht. In den Saisons 2020 & 2021 konnte man die U25 Liga gewinnen. 2022 landete man knapp neben dem Podest und 2023 hat man mit Rang 2 gezeigt, dass man zu den besten des Landes gehört. Die Leistungsträger der vergangenen Jahre wie Claudio Etterli, Sönke Ahlborn oder Jonas Pitschen sind nun entweder zu alt oder haben die Prioritäten etwas verschoben. Der einzige Verbleibende der goldenen Generation ist Raphael Lutz. Aber Ligafliegen ist keine Alleinunterhaltung. Unter 24 teilnehmenden Vereinen reichte es dieses Jahr leider nur für den 23. und somit zweitletzten Platz. Man darf das durchaus als Ansporn verstehen, eine neue goldene Generation auszubilden und an den Streckenflug heranzuführen. Bei der Elite sieht das Resultat ähnlich aus. Letztes Jahr war man mit Rang 18 knapp nicht im ersten Drittel, in diesem Jahr reichte es nur für Rang 36 unter 40 teilnehmenden Vereinen.

Interner Wettbewerb – Titelhatrick

Ihr merkt, meine Euphorie war auch schon grösser. Während in den letzten Jahren immer 15-20 Namen auf der Rangliste des internen Wettbewerbs erschie-

nen, sind es in diesem Jahr nur noch deren 10. Was sich nicht geändert hat, ist der Sieger. Zum 3. Mal in Serie steht Raphael Lutz zu oberst auf dem Podest. Sascha Häusler (2.) und Heinz Etterli (3.) tauschten im Vergleich zum Vorjahr die Plätze. Speziell freut mich der 4. Rang von Daniel Pfamatter. Fast heimlich sammelte er seine Punkte mit diversen Flügen in Italien.

Ausblick – JSM Buttwil zum Zweiten

Es war relativ schnell klar, dass sich das JSM-OK nochmals an die Arbeit macht, um eine fliegerische JSM in Buttwil durchzuführen. Viel schlechter kann es ja nicht kommen... Als Sportchef hoffe ich allgemein auf besseres Wetter und wieder mehr Streckenflugaktivitäten innerhalb der Gruppe. In diesem Sinne wünsche ich eine erfolgreiche und unfallfreie Saison 2025!

Jonas Pitschen

Interner Wettbewerb 2024

Rang	Name	Punktezahl
1	Raphael Lutz	2537
2	Sascha Häusler	2191
3	Heinz Etterli	1619
4	Daniel Pfamatter	1534
5	Jonas Pitschen	1446
6	Arkadius Jaszcz	1419
7	Patrick Isele	1346
8	Peter Nyffeler	1313
9	Daniel Krejza	934
10	Lukas Frischknecht	482



JSM Buttwil – Aus speziellen Gründen erinnerungswürdig...

Die Junioren-Schweizermeisterschaft im Streckensegelflug auf dem Flugplatz Buttwil vom Mittwoch 29. Mai bis Sonntag 2. Juni 2024 wird noch manchen Teilnehmern und Helfern für einige Zeit in Erinnerung bleiben und immer wieder für Gesprächsstoff sorgen. Die 14-Tage Wetterprognose liess alle Beteiligten auf einen Wettbewerb mit tollem Flugwetter hoffen. Je näher der Wettbewerb aber rückte, desto schlechter entwickelten sich die Prognosen. Am Montag sahen sie dann so schlecht aus, dass sich das Organisationskomitee gezwungen sah, eine Krisensitzung einzuberufen.

Das OK bestand aus Jonas Pitschen (OK-Chef und Konkurrenzleiter), Markus Pitschen (Gastronomie), Corsin Widmer (Schleppbetrieb) Raphael Lutz und Colin Krummenacher (Infrastruktur), Sascha Häusler (Webseite und PR) und Peter Frei von der Fluggruppe Zürich Oberland (Meteo). Es wurde intensiv darüber beraten, ob eine Durchführung der Meisterschaft bei diesen Prognosen überhaupt sinnvoll ist. Da eine JSM neben dem kompetitiven Aspekt auch dem Austausch von bestehenden sowie dem Knüpfen von neuen Kontakten dient, hat sich das OK schliesslich für eine Durchführung der JSM entschieden. Leider kam dann am Dienstagmittag die nächste Hiobsbotschaft, diesmal von der Flugplatzleitung.

Der Pistenzustand war aufgrund der anhaltenden Niederschläge in den Tagen vor dem Wettbewerb in einem so schlechten Zustand, dass am Mittwoch in Buttwil kein Flugbetrieb möglich war. Und mit den Starkregen-Prognosen wird sich der Pistenzustand in den Tagen während des Wettbewerbs auch nicht verbessern...

So stand das OK der nächsten Herausforderung gegenüber. In einer sehr kurzfristigen Aktion und Dank grosser Mithilfe von Corsin konnte mit dem Flugplatz Birrfeld eine Alternative für den Flugbetrieb gefunden werden. Buttwil blieb aber als Infrastrukturstandort bestehen. So stellten die Teilnehmer ihre Flugzeuge am Dienstagabend auf den Flugplatz Birrfeld und errichteten anschliessend auf dem Flugplatz Buttwil das Zeltlager. Pünktlich um 10.00 Uhr fand auf dem Flugplatz Birrfeld das Eröffnungsbriefing statt. Bereits vorgängig montierten die Teilnehmer ihre Flugzeuge unter bedecktem Himmel. Es wurden kleine Aufgaben verteilt und alle hofften, dass das kleine Wetterfenster für einen Wertungstag reichen würde. Leider vermeldeten die ersten Piloten noch während dem Schleppbetrieb erste Regentropfen. Der Tag wurde neutralisiert und man konnte fast alle Flugzeuge noch vor dem grossen Regen in den Anhängern versorgen. Der Rest der JSM ist dann leider schnell erzählt. Wir liessen die Flug-

zeuge im Birrfeld stehen, da in Buttwil sowieso nicht ans Fliegen zu denken war. Das spielte aber keine Rolle mehr, denn ab Mittwochnachmittag regnete es bis am Samstagmorgen durchgehend. Am Donnerstag und Freitag wurde die Zeit für alternative, kompetitive Spiele wie Tischtennis, Jassen oder weitere Brett- und Kartenspiele, Bowling, Hallenbad, Lernen, Arbeiten etc. genutzt. Die Stimmung war ausgezeichnet und das Networking fand rege statt. Am Freitagabend fand dann das grosse JSM-Essen statt, das von «passionierten, pensionierten SGZ-Piloten» organisiert wurde.

Weil das Wetter auch am Samstag und Sonntag kein Segelfliegen zulies, war der Samstagmorgen der passende Moment, um die JSM 2024 abzubrechen. Somit

gibt es im Jahr 2024 keinen Junioren-schweizermeister im Streckensegelflug. Die Segelfluggruppe Zürich hat alles in ihrer Macht stehende unternommen, um den Juniorinnen und Junioren eine tolle Schweizermeisterschaft bieten zu können. Das Wetter kann man leider (oder zum Glück) nicht beeinflussen. Es freut mich, dass die SGZ und speziell das OK nochmals bereit ist, die JSM zu organisieren und durchzuführen. Statistisch gesehen, muss das Wetter im 2025 ja besser werden. Man sollte zwar keiner Statistik vertrauen, die man nicht selber manipuliert hat. Trotzdem bin ich davon überzeugt, dass uns Petrus eine Chance gibt, eine JSM 2025 mit viel Flugbetrieb auf die Beine zu stellen. Bis dahin gilt: Alle bitte die Teller aufessen!

Jonas Pitschen

JSM Buttwil Indoor



Bericht des Safety Officers 2024

2024 ist Geschichte. Wir erlebten wetter-technisch eine eher durchgezogene Saison. Aber, und das ist durchaus erfreulich, wir blieben erneut von schwerwiegenden Vorfällen oder gar Unfällen verschont. Ich habe euch im 2024 mit 3 Safetybulletins «beglückt». Peter Nyffeler hat zudem verdankenswerterweise ein Pamphlet mit Wissenswertem aus und für die tägliche Praxis erstellt. Sämtliche dieser Mitteilungen dienen dem Zwecke einen möglichst sicheren und reibungslosen Flugbetrieb zu gewährleisten. Ich gebe zu, es ist manchmal etwas repetitiv aber so ist es halt.

YES-Tage

Unsere YES-Tage waren ein toller Erfolg und bescherten uns neue und motivierte Flugschüler. Sie konnten bereits einige Flüge im Herbst durchführen.

2025

Die Saison 2025 steht vor der Tür und wir hoffen auf gutes, thermikreiches Wetter. Jeder der fliegen will muss dafür besorgt sein, dass seine Recency Bedingungen erfüllt sind. Dazu gehören Checkflüge mit einem Fluglehrer. Im 2025/2026 werden wir parallel zu den Checkflügen wieder einmal einen Fragebogen verteilen. Der Fragebogen, welcher beim Checkflug ausgehändigt wird und ausgefüllt werden muss, hat nicht's mit der Recency zu tun, sondern ist eine SGZ-interne Sache. Solche Fragen sind nichts Neues. Alle die schon etwas länger dabei sind, mögen sich daran erinnern. Der Zweck dieser

Fragen ist, wie könnte es anders sein, eine Schärfung für den Flugbetrieb im Allgemeinen. Es wird sich um ein A4-Blatt mit plus/minus 8 Fragen handeln. Diese Fragen sind keine Schikane, es soll auch Spass machen und zu Diskussionen anregen. Der Fragebogen kann danach gerne mit dem Fluglehrer besprochen werden. Aber auch Diskussionen unter den Piloten sind willkommen.

Luftraum

... alle Jahre wieder. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Jahresberichtes ist das AIC 003/2024 B immer noch in der Anhörungsphase. Ob es kommt oder nicht weiss ich nicht, aber es ist sehr wahrscheinlich. Aus meiner Sicht ist es nicht der «grosse Wurf». Trotzdem; es führt kein Weg darum herum, sich mit dem aktuell gültigen Luftraum auseinanderzusetzen. Auch wahrscheinlich ist, dass es wieder einen Luftraumrefresher gibt. Das Studium dessen ist zwingend. Und Ihr dürft davon ausgehen, dass im oben erwähnten Fragebogen auch eine Frage zum Luftraum kommen wird ☺

... und noch etwas für kalte Tage

ich habe mir diesen Winter den Spass erlaubt, bei den vom Segelflugverband promoteten eSports-Veranstaltungen mitzumachen. Ich finde das eine gute Sache; es braucht etwas Vorbereitung, ein lizenzpflichtiges Programm (Condor Soaring – The Complete Soaring Simulator) Discord (das ist eine Kommunikationsplattform)

und einen internetverbundenen Compi (es muss nicht unbedingt der absolute high-end-Töff sein). Das interessante daran ist, dass man sich während den kalten Tagen mit der Sache Segelfliegen auseinander setzt; mit simulierten Streckenflügen, mit dem LX-Rechner, mit Taktik und das alles

unter Seinesgleichen. Wäre doch was für die kalten Tage 2025 / 2026.

So, jetzt kann es bald losgehen mit richtigem Fliegen. Ich wünsche Euch allen schöne und sichere Flüge und many happy landings.

Bazzi

Showfliegen am Wasserngrat



Bericht des Schlepp-Chefs / Motorflug

Das Jahr 2024 war erneut geprägt von grossen Herausforderungen – leider vor allem wetterbedingt. Bereits im vergangenen Jahr hatte ich das wechselhafte Wetter beklagt, aber dieses Jahr setzte dem Ganzen noch eins drauf. Nicht nur im Frühling, sondern auch während des Sommers und Herbstes stand unser Flugplatz in Buttwil wiederholt unter Wasser, und die Piste war oftmals zu weich, um Flugbetrieb zu ermöglichen. Die entsprechenden Bewegungszahlen sind daher auf einem Rekordtief – ein Umstand, der uns alle nachdenklich stimmt.

Die Schleppsaison

Die Flugstunden und Landungen sprechen leider für sich:

HB-DGP -
70 Flugstunden bei 400 Landungen
HB-WAT -
30 Flugstunden bei 130 Landungen
HB-2084 -
60 Flugstunden bei 154 Landungen

Das sind erschreckend niedrige Werte, die die Auswirkungen der schwierigen Wetterbedingungen deutlich machen. Das einzig Positive an dieser Situation ist vielleicht die Hoffnung, dass das Wetter im nächsten Jahr kaum noch schlechter werden kann.

Mit der HB-DGP war ich an Regionalmeisterschaft in Amlikon im Einsatz. Auch hier war das Wetter durchgezogen, sodass nur an zwei von vier Tagen geflogen werden

konnte. Ein besonderer Dank gebührt Dani Trümpi, der spontan die HB-WAT nach Amlikon überführte, als dort eine Schleppmaschine ausfiel. Seine Hilfe war entscheidend, um die 30 Segelflieger zügig an den weit entfernten Klinkpunkt zu schleppen, um ein kurzes Wetterfenster auszunutzen.

Unsere Varga HB-DGP war ebenfalls bei der Schweizer Meisterschaft im Birrfeld im Einsatz. Leider kam es zeitgleich zu einem Schaden am Flügel der MCR HB-WAT, der das Flugzeug für etwa zwei Wochen groundete. Dies führte kurzfristig zu einem Engpass in Buttwil, da die Varga auch im Birrfeld benötigt wurde. Dank flexibler Organisation und Verständnis der Gruppenmitglieder konnte jedoch der Schleppbetrieb an beiden Flugplätzen aufrecht erhalten werden.

Motorsegler G109b

Ein besonderer Lichtblick war der Einsatz unseres Motorseglers G109b. Sechs SGZ-Mitglieder hatten im Winter den TMG-Theoriekurs absolviert und sich auf ihre praktische Ausbildung gefreut. Doch auch hier machte uns das Wetter einen Strich durch die Rechnung. Durch die wiederholten Schliessungen des Flugplatzes verlief die Ausbildung nur schleppend. Trotzdem konnten einige Flugstunden gesammelt werden, und wir hoffen auf einen intensiveren Einsatz im kommenden Jahr.

Ein ganz herzliches Dankeschön geht an **Guido Schmid**, der unser Team als erfah-

rener TMG-Fluglehrer verstärkt hat. Guido bringt ein beeindruckendes Repertoire an Flugerafahrung mit – als Para-Absetz-, Rundflug-, Schlepppilot, Segelflug- und TMG-Lehrer ist er eine grosse Bereicherung für unsere Gruppe. Danke Guido, für deinen unermüdlichen Einsatz! Ich bin zuversichtlich, dass wir im kommenden Jahr mit besserem Wetter die TMG-Schulung weiter intensivieren können.

Schleppstrategie

Ein positiver Effekt aus der Umsetzung unserer Schleppstrategie zeigt sich in den Finanzen: Durch den Verkauf der HB-DCU konnten wir im Motorflugbereich rund 15'000 CHF Fixkosten pro Jahr einsparen. Die Reduktion der Flotte hat sich als sinnvoll erwiesen und hilft uns, die langfristige Wirtschaftlichkeit des Vereins zu sichern. Aus der Sicht eines Piloten und Varga-Liebhhabers tut mir der Verkauf der HB-DCU jedoch nach wie vor weh. Die HB-DCU war über viele Jahre ein treuer Begleiter und Teil unserer Flotte. Trotzdem bin ich froh, dass sie in guten Händen geblieben ist und weiterhin in der Schweiz fliegt.

Auch bei der kalenderbedingten TBO-Überholung des MCR-Motors gibt es positive Neuigkeiten: Wir können diese um bis zu vier Jahre verlängern, da der Motor noch ausreichend Stunden verfügbar hat. Dies verschafft uns nicht nur finanziellen Spielraum, sondern ermöglicht es uns auch, den Markt für moderne Schleppflugzeuge weiter im Blick zu behalten. Diverse Vereine – auch solche mit kurzen Grasplätzen – haben sich inzwi-

schen für die Bristell B23 Turbo entschieden. Wir werden diesen Trend gespannt verfolgen, sind jedoch erleichtert, diesmal nicht wie damals mit dem MCR die Pionierrolle übernehmen zu müssen.

Änderungen und Ausblick

Für die kommende Saison stehen personelle Änderungen an. Aufgrund meiner Militärabwesenheit im Jahr 2025 wird mich Dani Trümpi als Schleppchef vertreten. Ein grosses Dankeschön an dich Dani, für deine Bereitschaft, diese Rolle zu übernehmen.

Trotz der Herausforderungen sehe ich hoffnungsvoll in die Zukunft. Wir alle hoffen auf eine bessere Wetterlage und darauf, dass unsere Maschinen im nächsten Jahr wieder häufiger in der Luft sein werden.

In diesem Sinne wünsche ich euch allen bereits jetzt fantastische Flüge, gutes Wetter und eine erfolgreiche Saison 2025!

Corsin Widmer



Schleppen am anderen Ende der Welt

Von November bis Anfang Januar war ich als Midweek Tug Pilot im Gliding Club of Victoria in Benalla, Australien, angestellt. Wie viele von euch wissen, bin ich ein begeisterter Schlepppilot und liebe es verschiedene Flugzeuge zu fliegen. Insbesondere Oldtimer. Vor meiner Zeit im Militär wollte ich noch mal etwas erleben und dem Nebel an meinem Arbeitsplatz im Birrfeld entfliehen. Schon lange wollte ich einmal PA 25 Pawnee fliegen – ein amerikanisches Sprühflugzeug aus den späten 1950ern. Diese Flugzeuge sind in Europa aufgrund eines AD's gegroundet und weltweit werden sie immer seltener. In Australien fliegen noch einige dieser Maschinen, sowohl als Sprüh- als auch als Schleppflugzeuge.

Im Frühjahr 2024 begann ich, nach Flugplätzen in Australien zu suchen, die mit Piper Pawnees schleppen. Der Gliding Club of Victoria in Benalla, etwa 2,5 Stunden nördlich von Melbourne, reagierte prompt auf meine Anfrage. Sie boten mir an, von November bis Mitte Januar als Midweek-Schlepppilot für sie zu fliegen. Jackpot!

Die Vorbereitung war allerdings ein echter bürokratischer Hürdenlauf. Zuerst musste ich meine europäische LAPL(A)-Lizenz in eine international anerkannte PPL-Lizenz erweitern, was ich bei der Flugschule Eichenberger erledigte. Danach war ein Besuch im australischen Konsulat in Genf notwendig, um die Lizenzumschreibung

vorzubereiten. Rund zehn Dokumente mussten beglaubigt werden, jedes davon kostete etwa 50 CHF. Anschliessend schickte ich die Unterlagen an die australische Luftfahrtbehörde – eine Behörde, die sich mit Tempo nicht gerade auszeichnet.

Ende Oktober reiste ich also nach Australien, ohne die umgeschriebene Lizenz erhalten zu haben. In Benalla absolvierte ich auf einer doppelsitzigen Weiterentwicklung der Pawnee meine Einweisung. Die Australier sind hierbei sehr entspannt: Nach etwa fünf Landungen war ich bereits ausgecheckt. «No worries, mate!» hiess es. Anschliessend begann das lange Warten auf die Lizenz. Da der Club wochentags ohne mich als Schlepppiloten auskommen musste, sprangen Freiwillige ein. Ich hatte dann die Gelegenheit, um selber Segelfliegen zu gehen. Ausserdem durfte ich eine H36 Dimona eines Vereinsmitglieds ausleihen und die Region erkunden, inklusive diverser Flugplätze in den australischen «Alpen» – eine tolle Erfahrung!

Schliesslich kam meine Lizenz an, und es konnte endlich losgehen. Das Schleppen in Australien war eine grosse Freude. Die Pawnee fliegt sich wie ein alter Warbird. Mit 260 PS gut motorisiert, jedoch reichen die Steigwerte bei Temperaturen um 40 Grad nur noch knapp aus. Besonders da die Mitglieder ihre Segelflugzeuge gerne ballastieren. Oft mussten wir Nimbus



4DM mit einem Gewicht von 850 kg oder noch mehr schleppen.

Im Vergleich zur Schweiz ist das Schleppen in Australien etwas monotoner. Die Aussicht ist wenig spektakulär, und wir flogen meist die gleiche Route. Doch die Starts und Landungen mit der Pawnee, besonders bei Seitenwind, machten viel Freude und man konnte immer an seinen Fähigkeiten feilen. Besonders in Erinnerung bleiben mir Schlepps an sehr thermischen Tagen. Oft konnte ich mit dem gesamten Schleppzug einkreisen, und die Segelflieger klinkten nach einem Kreis am Ende der Piste und ich konnte gerade wieder «verkehrt reinlanden». Schleppzeiten von zwei Minuten waren keine Seltenheit. Das nenne ich mal Effizienz!

Im Dezember hatte ich zwei Wochen frei und reiste mit Raphi Lutz entlang der Küs-

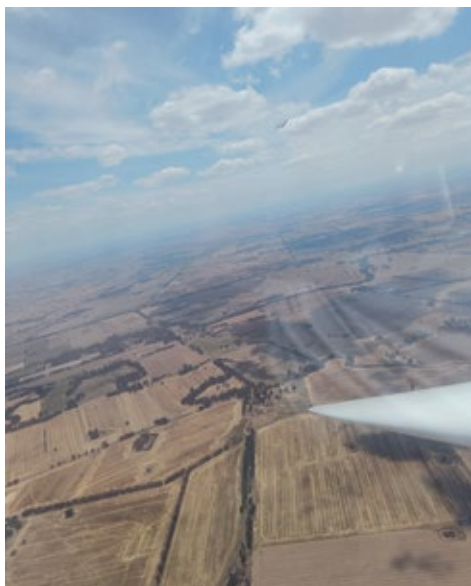
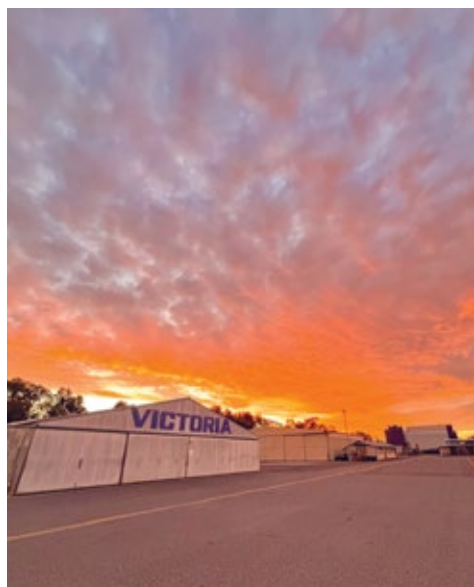
te von Melbourne nach Sydney – eine wunderschöne Landschaft! Später kam Raphi für zwei Wochen nach Benalla zum Segelfliegen.

Die Zeit in Australien war fantastisch. Einmal hatte ich im Anfangs Steigflug Motorprobleme, weil ein Zylinder nicht mehr richtig lief und ein anderes Mal begegnete mir beim Schleppseil holen eine 1,8 Meter lange Brown Snake, die zweitgiftigste Schlange der Welt. Mein Puls hat sich davon erst nach ein paar Minuten wieder beruhigt. Zudem bin ich aufgrund der Bürokratieprobleme und viel schlechtem Wetter (ja das gibt es auch in Australien) nicht ganz so viel zum Fliegen gekommen wie erhofft. Trotz dieser Erlebnisse konnte ich die Zeit geniessen und wertvolle Heckraderfahrung sammeln.

Corsin Widmer

Down Under

Impressionen von Raphi und Corsin



Design?

Wir gestalten. Und drucken.
zindeldruck.ch, 044 431 50 50.



Zindel Druck GmbH
044 431 50 50
info@zindeldruck.ch
www.zindeldruck.ch



Antarctic
Research Trust

Pinguine brauchen Freunde!

Unterstützen Sie den Antarctic Research Trust, eine Schweizer
Stiftung, beim Schutz der Pinguine.

Geht es den Pinguinen gut, sind auch ihre Lebensräume intakt!



Jede Spende hilft, mehr über die Pinguine und ihre Lebensräume zu erfahren. Wir setzen z.B. Fernerkundungsgeräte ein, um das Verhalten der Tiere im Meer zu erforschen, und verbessern durch umfangreiche Renaturierungs-Maßnahmen die Brut-Bedingungen an Land.

Näheres unter www.antarctic-research.org.



Schempp-Hirth
Vertretung Schweiz

LTB
Peter Neukom



UPDATES FÜR
DIVERSE SCHEMP-
HIRTH-FLUGZEUGE
VERFÜGBAR!



FES-Nachrüstungen bei Discus-2c und Duo Discus möglich!
Diverse neue Features für Arcus-Modelle verfügbar...
als Schweizer Schempp-Hirth Vertreter beraten wir euch gerne

Mit unserem luftfahrttechnischen Betrieb sind wir ausserdem kompetenter Partner für
alle Arbeiten an Segel- und Motorsegelflugzeugen.

Die Kooperation mit der CAMO NT GmbH
komplettiert unsere Angebotspalette.

Wir freuen uns auf eure Kontaktaufnahme!

LTB Peter Neukom GmbH
Luftfahrttechnischer Betrieb
Schmerlatstrasse 12 | 8213 Neunkirch
052 681 10 40 | info@ltb-peterneukom.ch

Materialteam

Der Winter ist da, die Flugstunden werden weniger, die Werkstattstunden mehr. Aber was hat uns vom Materialteam das ganze Jahr über so beschäftigt?

Nun, das Thema der Saison war wohl etwas, auf was wir nur einen beschränkten Einfluss haben, nämlich das Wetter. Das hatte gefühlt diese Saison nicht ganz so viel Lust auf Segelfliegen. Das bestätigt auch die Liste der Flugstunden, die wir jetzt im Winter gerade in die technischen Akten unserer Flugzeuge übertragen.

Schäden?

War beim Material deshalb weniger los? Leider nein. Speziell kleine Lackschäden gab es dieses Jahr auffällig oft, was schade ist. Denn diese wieder zu reparieren, braucht leider viel Zeit. Daher etwas was uns diesen Winter noch gut beschäftigen wird. Trotzdem sollte man auch das Positive erwähnen - wir hatten 2024 keine grösseren Schäden an Flugzeugen oder Anhängern verursacht.

Neue Instrumente

Im Herbst haben wir uns noch dazu entschieden, unserem Duo Discus über den Winter neue Instrumente zu verpassen. Für das Flugzeug auf jeden Fall eine Aufwertung. Und im Rahmen dieser Abstimmung haben sich die Mitglieder auch dazu verpflichtet, bei Ihren Winterarbeiten etwas aktiver als in den letzten Jahren mitzuwirken. Das hilft, damit das

Materialteam hoffentlich nicht auch noch gleich im Baulokal übernachten muss.

Danke ...

Apropos Baulokal - ein grosses Dankeschön an Pius Krummenacher, der uns auch diesen Winter wieder in der Wärme unterbringt und es uns so ermöglicht, dass wir die nötigen Arbeiten durchführen können.

Ein weiteres Danke geht an Daniel Trümpi der uns mit der Camo NT mit der Prüfung der Flugzeuge und speziell auch in Fragen zu den technischen Akten unterstützt. Und zu guter Letzt auch noch ans Team des LTB Peter Neukom, die sich nicht nur um die grösseren Reparaturen kümmern, sondern uns auch bei kleineren Dingen mit Tipps zur Seite stehen.

Speziell dieses Jahr auch ein Dankeschön an Daniel Rossier, der uns mit VTEC Avionics Ersatzgeräte zur Verfügung gestellt hat, damit alle Flugzeuge einsatzbereit bleiben konnten. Da war nämlich auch noch etwas kleines mit einem Rechner, der Mitte Saison nicht mehr ganz so wollte.

So, jetzt hoffen wir der Winter ist bald vorbei und wir dürfen die Flugzeuge bald auch wieder in zusammengebautem Zustand von innen betrachten. Bis dahin freuen wir uns über euren Besuch im Baulokal, damit wir dort nicht ganz so viele einsame Stunden verbringen.

Pascal Brunner



Junioren-WM 2024 in Ostrow

Bericht von Raphael Lutz

In diesem Jahr ging es für mich, Raphael Lutz, nach Ostrow in Polen zur Junioren-Weltmeisterschaft. Das Schweizer Team wurde durch Moriz Urwiler (SG Thun) und Gionata Donati (GVV Ticino) als Piloten ergänzt. Pascal Brunner war als Teamcaptain dabei, und als Bodencrew hatte ich zu Beginn Corsin Widmer und in der letzten Woche Leon Blum (ASG Zweisimmen) an meiner Seite. Wir waren also fast aus der gesamten Schweiz vertreten. Die Anreise nach Polen ist mit über 1000 km relativ lang. Mit dem Anhänger dauert es gute 15 Stunden ohne Stau. Daher entschieden wir uns, nach etwa 600 km einen Stopp einzulegen und in der Nähe von Dresden zu übernachten. Als wir am Montagmorgen um 9:30 Uhr die polnische Grenze überquerten, waren bereits die ersten Kumuli am Himmel sichtbar. Die Vorfreude, in diesem Land fliegen zu können, stieg sofort.

Trainingswoche:

Wir haben die Tage von Dienstag bis Freitag für Trainingsflüge eingeplant, bevor am Samstag der Wettbewerb eröffnet wurde. Diese Trainingstage sind sehr wichtig, um sich mit dem Flugplatz, dem Umfeld und dem Wetter vertraut zu machen. Das Ziel war es, herauszufinden, wie lange die Thermik am Abend anhält und wie schnell sie schwächer wird. Dies ist entscheidend, um im Wettbewerb den richtigen Abflugzeitpunkt zu wählen,

ohne am Abend aus dem guten Wetter herauszufallen. Zudem haben wir versucht herauszufinden, wo die beste Thermik zu finden ist. In Polen ist der Boden, vor allem in den Wäldern, sehr sandig, was oft zu guter Thermik führt. Unser Plan war es daher, immer dann, wenn wir tief sind, über einen Wald zu fliegen, da die Chancen dort grösser sind, Thermik zu finden. Wir konnten zwei gute Trainingsflüge absolvieren und dabei auch die Kommunikation untereinander üben. Da wir alle von unterschiedlichen Flugplätzen kommen, hatten wir vorher noch nie gemeinsam geflogen. Wir fliegen zudem unterschiedliche Flugzeuge, weshalb wir uns eher an anderen Nationen orientieren mussten. Der Funk diente dazu, wichtige Informationen weiterzugeben, etwa wenn jemand voraus ist und das Wetter dort deutlich schlechter wird, sodass er den anderen Fliegern weitergeben konnte, vorsichtiger zu fliegen.

Eröffnungsfeier:

Am Samstag wurde die WM feierlich eröffnet. Jedes Team hatte sich in Schale geworfen, und wir zogen, begleitet von traditioneller Musik, durch die Strassen – ähnlich wie bei einem Fasnachtsumzug. Es waren relativ viele Zuschauer am Strassenrand, wobei wir glaubten, dass die meisten nicht wirklich wussten, worum es ging.

Wettbewerb:

Nach einem spannenden ersten Tag wurde am zweiten Tag ein Racing-Task über 400 km ausgeschrieben. Wie wir während der Trainingsflüge herausgefunden hatten, baut das Wetter am Abend eher früh und sehr schnell ab. Unser Plan war es daher, möglichst früh zu starten. Leider war ich am Schluss zu langsam, und es fehlten mir 400 Höhenmeter, um die Aufgabe zu erfüllen. Ich landete 20 km vor dem Flugplatz gemeinsam mit zwei anderen Flugzeugen auf einem Feld. So kam es zu einem ersten Rückholeinsatz für Corsin.

Mit der Aussenlandung ging es am nächsten Tag gleich weiter. Durch starken Wind war die Thermik sehr zerrissen, und ich landete kurz nach der Startlinie ausserhalb. Nach diesen zwei Tagen hiess es jedoch: Kopf hoch! Denn nach eher bescheidenem Wetter zu Beginn standen uns vier sehr gute Tage bevor. Es wurden viermal hintereinander Racing-Tasks über 500 km ausgeschrieben, je nach Wetter zuerst in den Süden und dann Richtung Osten oder ein Jojo, bei dem man zweimal in den Westen und zurückflog. Am dritten Tag dieses Marathons hatte ich meinen



Helferwechsel geplant. Die Idee war, dass Corsin mir am Morgen hilft, den Flieger an den Start zu stellen und dann mit dem Auto zum Flughafen nach Breslau fährt (ca. 1 Stunde 30 Minuten). Dort übergibt er die Schlüssel an Leon Blum, der dann zurück zum Flugplatz fährt und mich nach der Landung abholt. Soweit der Plan: Am Morgen hat alles gut funktioniert, ich war in der Luft, und Corsin war auf dem Weg zum Flughafen. Er konnte die Schlüssel an Leon übergeben, und dieser machte sich auf den Weg zum Flugplatz. Zu dieser Zeit befand ich mich auf dem Task beim zweiten Wendepunkt, der 180 km südöstlich vom Flugplatz lag. Und wie es kommen musste, fand ich dort keine Thermik und landete auf einem Feld. Zum Glück war Leon nur noch 10 Minuten vom Flugplatz entfernt. Er konnte sich also nach seiner Reise nicht ausruhen, sondern musste den Anhänger nehmen und 3 Stunden 30 Minuten durch Polen fahren, um mich abzuholen. Ich hatte inzwischen das halbe Dorf auf dem Feld versammelt, aber zum Glück konnte nach etwa 30 Minuten jemand Englisch sprechen. Alle waren sehr nett, und als sie merkten, dass ich noch lange warten musste, brachten sie mir Sandwiches, Getränke und einen Gartenstuhl. Solche Erlebnisse bleiben wirklich in Erinnerung – Aussenlandungen sind zwar nicht ideal, aber mit so viel Gastfreundschaft sind sie viel weniger schlimm. Vielleicht das nächste Mal nicht so weit weg! Leon fand das Feld dann problemlos, und wir packten den Flieger in Rekordzeit ein. Die Rückfahrt dauerte 3 Stunden 30

Minuten, aber ich konnte mich ja während der Zeit auf dem Feld entspannen. Darum bin ich gefahren und Leon hatte Pause. Um 1 Uhr nachts waren wir dann zurück am Flugplatz. Schnell ins Hotel, denn am nächsten Tag war wieder fliegen angesagt. Die anderen drei 500 km-Tasks konnte ich erfolgreich absolvieren, und danach standen noch drei weitere, kürzere Aufgaben an, die ich ebenfalls erfüllen konnte. Nach dem aufregenden Beginn musste Leon glücklicherweise nicht noch einmal ausrücken.

Zwischen diesen Tagen fand auch der Internationale Abend statt, bei dem jedes Land etwas zu essen oder zu trinken mitbrachte. Wir haben traditionell Raclette dabeigehabt. Dieser Abend ist immer das Highlight für die Helfer, und die Piloten fahren sie dann zurück ins Hotel, damit die Helfer wirklich alles probieren können.

Mr. Van der Lutz?

Wer fleissig Pascals ausgezeichneten Blog gelesen hat, dem ist vielleicht aufgefallen, dass ich plötzlich einen holländisch klingenden Nachnamen hatte. Das hatte einen guten Grund: Da die Niederländer mit drei Ls4-Flugzeugen teilnahmen und sehr gut performten, war dies die Nation, an der ich mich am meisten orientierte. Wann immer möglich, versuchte ich, mit ihnen abzufliegen. Einer der Niederländer konnte relativ gut Deutsch, und er hatte auch den Blog von Pascal gelesen. So wurde ich vor dem Start plötzlich von den Holländern als «Mr. Van der Lutz» angesprochen.

Fazit:

Die Teilnahme an der WM hat wieder sehr viel Spass gemacht, und ich konnte viel lernen. Die speziellen Erlebnisse sind sicher die, an die man sich am meisten erinnert. So bleiben Aussenlandungen, auch wenn man sie vermeiden möchte, mit guter Gastfreundschaft länger in Erinnerung als ein normaler Wettbewerbstag. Das Team, angeführt von Pascal Brunner als Teamcaptain, und die gesamte Helfer-Crew waren super. An dieser Stelle nochmals ein grosses Dankeschön an Pascal und mein Team Corsin und Leon – ihr habt alle einen tollen Job gemacht, und ohne euch wäre eine Teilnahme an einem solchen Wettbewerb nicht möglich gewesen.

Raphael Lutz



Hier könnte Ihr Inserat erscheinen !

IMMOWIR Immobilien Bewirtschaftung AG
Uitikonstrasse 23, 8952 Schlieren / 044 730 19 07 /
www.immowir.ch



VERWALTUNG

- Mietwohnungen
- Eigentümergemeinschaften

VERKAUF

- Eigentumswohnungen
- Einfamilienhäuser
- Mehrfamilienhäuser
- Bauland



Suchen Sie eine kompetente, engagierte Verwaltung oder möchten Sie Ihre Liegenschaft / Wohnung verkaufen? Gerne offerieren wir Ihnen Ihren Wunsch!

A-Z MODELLBAHNEN

a-z-modellbahnen.ch | info@a-z-modellbahnen.ch

Tel. 044 713 00 60

Exklusiv in Zürich-Süd

Das Modellbahnparadies im Sihltal

- Grosses Modelleisenbahnsortiment in allen Spurgrössen
- Landschaftsbauartikeln und Zubehör
- Anlagenbauberatung und Anlagenplanung
- Digitale und analoge Anlagensteuerung
- Workshops und Schulung

A-Z Modellbahnen GmbH | Sihltalstrasse 67
8135 Langnau am Albis | Di bis Do geschlossen
Mo 10.00 - 18.30 / Fr 14.00 - 18.30 / Sa 9.00 - 16.00



Krummenacher
Saattechnik AG

CH- 6042 Dietwil

Young Eagles of Switzerland (YES)

Bericht von Severin Widmer und Sascha Häusler

Das Jugendförderungsprogramm YES – Young Eagles of Switzerland – wurde von der Jugendkommission des Aero-Clubs der Schweiz entwickelt und hat zum Ziel, das Interesse von Jugendlichen an der Welt des Fliegens zu wecken, und zwar mit Hilfe von ehrenamtlich tätigen Piloten.

Der erste YES-Tag

Der erste YES-Flugtag der Segelfluggruppe Zürich war ursprünglich für den 22. Juni geplant. Doch wie fast der gesamte Juni, brachte auch dieses Wochenende Regen mit sich, und der Tag musste verschoben werden.

Am 24. August war es endlich soweit: Für die angemeldeten Teilnehmer stand der langersehnte YES-Flugtag bevor. Der Tag begann um 10:00 Uhr, als sich die sieben jungen, flugbegeisterten Teilnehmer/innen im Alter von 13 bis 18 Jahren auf dem Flugplatz Buttwil zum Briefing trafen. Nach der Begrüssung und einer kurzen Vorstellungsrunde startete der Theorie-Teil. Die Teilnehmer erhielten spannende Einblicke in das Segelfliegen, die Segelfluggruppe Zürich und die Luftfahrt im Allgemeinen. Diese Einführung bereitete sie bestens auf das bevorstehende Abenteuer in der Luft vor.

Nach einem köstlichen Grill-Mittagessen, zubereitet von Walti, Claudia, Markus und Thomas begann um 12:30 Uhr der

von den Teilnehmenden sehnsüchtig erwarteten Flugbetrieb. Die Jugendlichen waren voller Vorfreude auf ihren ersten Segelflug. Unter der aufmerksamen Anleitung der erfahrenen Fluglehrer nahmen sie vorne im Segelflugzeug Platz und durften selbst das Steuer übernehmen. Nach einer kurzen Eingewöhnung gelang es den jungen Piloten bereits, ihre eigenen Kurven zu fliegen. Dank der zwar nur schwachen, aber konstanten Thermik konnten sie sogar erleben, wie das Flugzeug allein durch die Kraft der Natur an Höhe gewann. Nach etwa 30 Minuten landeten die strahlenden YES-Piloten sicher und voller Begeisterung wieder auf dem Flugplatz in Buttwil.

Nach ihrem Flug hatten die Jugendlichen die Möglichkeit, weitere wichtige Aspekte des Flugbetriebs kennenzulernen. Unter Anleitung durften sie die Rückholtraktoren fahren, Schleppseile einklinken und beim Start der Segelflugzeuge die Flügel abgeben. Diese Aufgaben verdeutlichten schnell, dass das Segelfliegen ein echter Team Sport ist, bei dem die Teammitglieder einander tatkräftig unterstützen müssen.

Nach einem erlebnisreichen Tag durften wir die glücklichen YES-Teilnehmer um 17:30 Uhr wieder an ihre Eltern übergeben. Aus unserer Sicht war der YES-Flugtag, trotz der sehr warmen Temperaturen, ein voller Erfolg.



Der zweite YES-Tag

Der zweite YES-Tag fand am 31. August statt. Da sich das Programm vom ersten Tag gut bewährt hat, lautete der Plan, den Tag noch einmal gleich zu gestalten. Der Tag begann für die 8 jungen, flugbegeisterten Teilnehmer um 10 Uhr mit dem Briefing. Nach dem Theorie-Teil und dem Mittagessen ging es wieder an den Startplatz. Jeder Teilnehmer kam in den Genuss des ersten Segelflugs und der schönen Landschaft rund um den Lindenberg. Am Boden erfreute sich das Traktörli wieder grösster Beliebtheit. Nach einem erlebnisreichen Tag durften wir die glücklichen YES-Teilnehmer pünktlich um 17:30 Uhr wieder an ihre Eltern übergeben.

Fazit

Aus unserer Sicht waren die YES-Tage ein Highlight. Nicht nur fanden insgesamt 15

motivierte und flugbegeisterte Jugendliche den Weg nach Buttwil, gleich drei der Teilnehmer entschieden sich mit der Segelflugschulung bei der SGZ zu beginnen. Die YES-Tage stellen ein wichtiger Pfeiler in der Aviatik Förderung für Jugendliche dar und wir hoffen, dass dadurch wieder nachhaltig mehr neue Piloten ausgebildet und Vereinsmitglieder gewonnen werden können.

Wir möchten uns herzlich bei den Helfern und Fluglehrer bedanken, die allesamt aktiv zu zwei gelungenen Tagen beitrugen. Im Jahr 2025 planen wir wieder 2 YES-Tage durchzuführen und bedanken uns bereits im Voraus für eure Unterstützung.

Severin, Sascha



Meine Segelflugausbildung

Bericht von Severin Widmer

Die ersten Segelflugstunden

Die allerersten Minuten in einem Segelflugzeug verbrachte ich mit meinem Bruder Corsin in Saanen. Die Alpen von oben zu sehen, ohne das monotone Geräusch von einem Motor hat mich gepackt. Zudem hatte ich die Gelegenheit, einen Akro-Flug mit Raphael Lutz durchzuführen, aber diesmal sah ich die Landschaft verkehrt herum.

Bevor ich mit der Segelflugausbildung begonnen hatte, bin ich schon bis nach Stuttgart geflogen. Am 3. Juni 2023, als wir zu Hause auf dem Balkon sassen, hat mein Bruder Corsin einen Anruf von Sönke bekommen, ob ich spontan Lust hätte, morgen auf einen Streckenflug mitzugehen. So flogen Sönke und ich mit dem Arcus bis an den Luftraum von Stuttgart und mussten aufgrund des Regens auf dem Schmerlat landen. Danach wurden wir zurück in Richtung Buttwil geschleppt. Ich konnte den Grossteil des Fluges selbst fliegen und hatte unglaublich viel Spass. Auch wenn ich schon vorher wusste, dass ich mit dem Segelfliegen beginnen würde, hat dieser Tag mir nochmals bestätigt, dass ich das richtige Hobby gewählt habe.

Beginn der Ausbildung

Am 12. August 2023 stand ich in Buttwil für meinen ersten Schulungsflug. Das Wetter war nicht allzu gut, es hat ziemlich gewindet und es war bedeckt. Auch wenn ich schon zweimal von Buttwil aus

geschleppt wurde, hatte ich beim Start ein mulmiges Gefühl, als plötzlich der Wald am Ende näher kam. So habe ich am ersten Tag schon drei Flüge zusammen mit Max gemacht. Ab dann war ich jedes Wochenende auf dem Flugplatz, sofern das Wetter es zugelassen hat, und die Ausbildung hat sich standardmässig fortgesetzt. Am 22. Oktober 2023 war es nun soweit – der erste Soloflug. Dieses Gefühl, dass man ein Flugzeug gerade alleine fliegt, aber am Boden nicht mal ein Auto fahren darf, ist unbeschreiblich. Nach 15 Minuten wieder sicher gelandet, hiess es für mich, mit einem Soloflug in die Winterpause zu gehen.

Der mühsame Teil: Theoriekurs

Im Winter wurde standardmässig nicht geflogen, jedoch besuchte ich den vereinsinternen Theoriekurs. Zusammen mit Jonas Kaufmann und Marc Wartmann trafen wir uns jeweils am Samstag und teilweise Sonntag in Mettmenstetten. Auch wenn ich mir den Theoriekurs schlimm vorgestellt hatte, war es die meiste Zeit sehr amüsant. Ich weiss nicht, ob es daran gelegen hat, dass ich den Inhalt zum grössten Teil gut verstanden habe, oder weil wir oft auf ein ganz anderes Thema abgeschweift sind, wie z.B. als wir mit Dani Stahl auf einmal bei der Relativitätstheorie waren. Die Theorieprüfungen waren kein grosses Problem, bis auf zwei Fächer, unter anderem Meteorologie, für



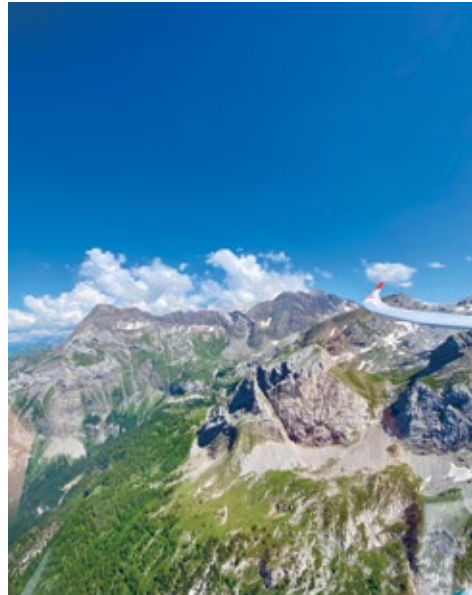
unser jüngster Pilot im Landeanflug

das ich sogar ganze dreimal nach Illnau musste. Umso besser fühlte ich mich, als ich im Juni meine letzte Prüfung bestanden habe.

Saison 2024

Die ersten drei Flüge im neuen Jahr wurden vom Birrfeld aus gemacht, da wie sehr oft in diesem Jahr die Piste und das Wetter es nicht zuließen. Bald ging es dann auch auf die ASK-23, mit der ich auch meine ersten eigenen Thermikflüge

gemacht habe. Vom schweren Doppelsitzer auf den leichten Einsitzer war am Anfang eine Umstellung, doch es hat unglaublich viel Spass gemacht. Im Frühling war ich oft auf dem Platz, in der Hoffnung, an diesem Tag den Streckenflug zu absolvieren. Wie erwartet machte das Wetter aber nicht mit, doch ich machte mir keine Sorgen, da ich die Prüfung erst im August absolvieren kann, und bis dahin bleibt noch viel Zeit – niemand wusste, was im Mai und Juni auf uns zukam.



In diesen Monaten wurde praktisch kaum geflogen, da es geregnet hat, als gäbe es kein Morgen. Dies war auch an der JSM deutlich zu sehen.

Die beste Zeit des Jahres: Saanenlager

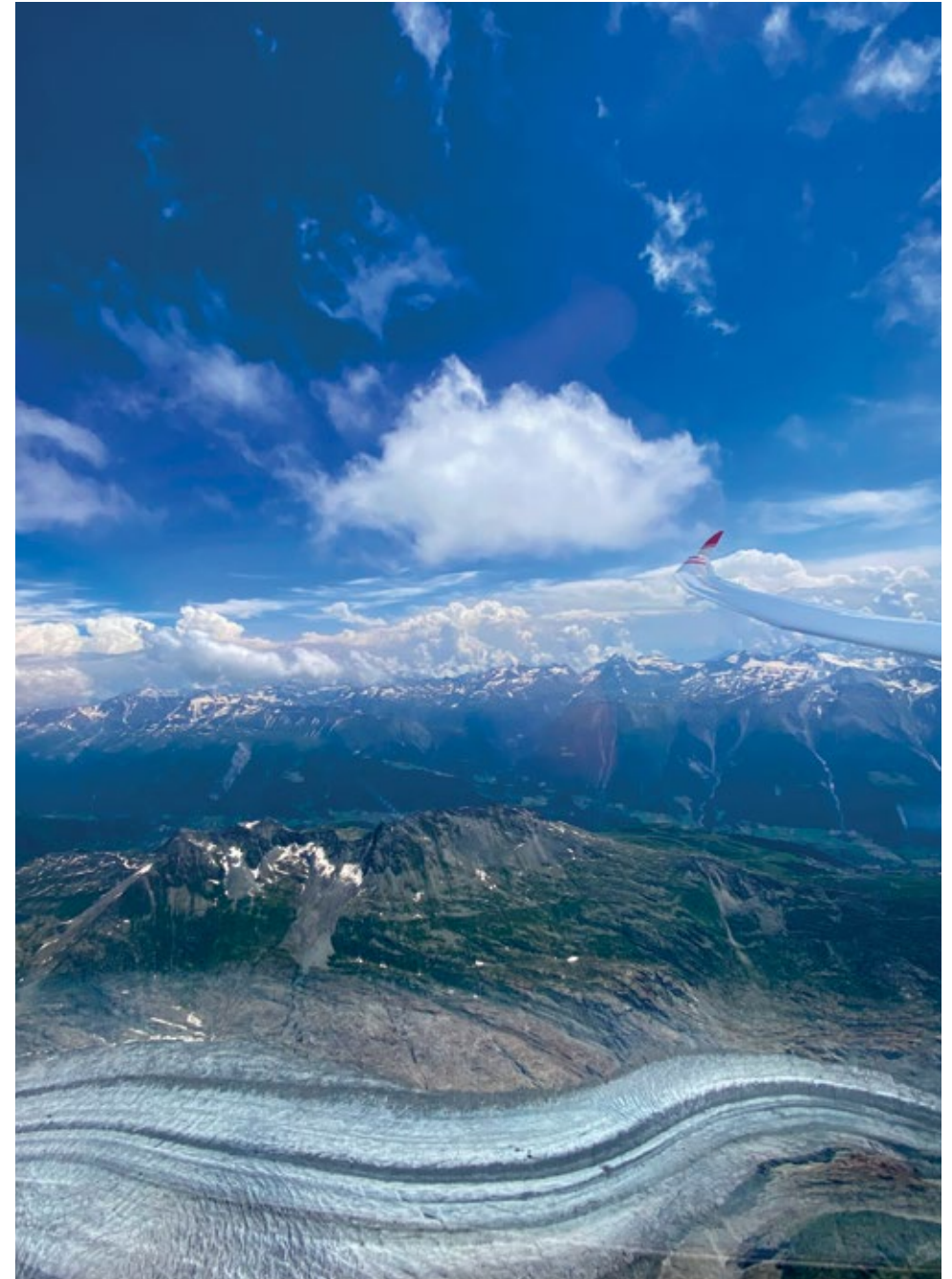
Auch wenn ich seit fast zwei Monaten keinen richtigen Flug mehr machen konnte, ging es mit vollem Elan ins Saanenlager. Zusammen mit Guillaume habe ich zwei unglaublich tolle Wochen auf dem Flugplatz verbracht. Ich hatte das Glück, oft mitfliegen zu gehen, da ich noch nicht selber fliegen durfte. Mit Markus zum zehnten Mal über die «Staldeflüeh» zu rösten oder bei meinem Streckenflug zusammen mit Dani über den Aletschgletscher zu fliegen, war etwas, das ich so schnell nicht wieder vergessen werde.

Die Prüfung

Am 24. August 2024 war es dann so weit und Andi Brunner ist von Schänis nach Buttwil gekommen, um mit mir zu fliegen. Er war sehr entspannt, trotzdem war ich sehr nervös, zum einen, weil ich keinen Fehler machen wollte, und zum anderen, weil an diesem Tag der YES-Tag war, was bedeutet, dass noch mehr Menschen auf dem Platz waren. Trotzdem sind wir nach einer halben Stunde gelandet und ich habe die Prüfung bestanden, was bedeutet, dass ich ab nun brevetierter Segelflugpilot bin.

Ich danke allen Fluglehrern, Schlepppiloten sowie der gesamten Gruppe für die Unterstützung und die tolle Zeit in der Ausbildung. Ich freue mich schon sehr auf die kommende Saison und wünsche allen «many happy landings».

Severin



Ein spezieller «Doppelsitzer-Start» in Saanen



Im Saanenlager wurden wahrlich schon viele Flug- und Lebensgeschichten geschrieben. Wer jemals am Lager teilgenommen hat, kann das garantiert bestätigen.

Im Sommer 2024 gab's diesbezüglich eine Premiere: Claudio Etterli und seine langjährige Freundin Lia Weidmann starteten zusammen am 2. August zum grossen gemeinsamen Flug in den Hafen der Ehe.

Claudio's Lieblingsflieger landete sogar während der Trauung in der Kapelle Gstaad sanft nebenan auf der belebten Strasse!

Das war natürlich nicht nur für die Hochzeitsgesellschaft und viele Touristen eine spektakuläre Attraktion. Auch der «Anzeiger von Saanen» vom 6.8. berichtete davon in Wort und Bild!

Die SGZ wünscht Claudio und Lia alles Gute auf ihrem gemeinsamen Lebensweg!

air avionics



DER NEUE STANDARD FÜR KOMPAKTE HÖHENMESSER

Das AIR Control Display ist die moderne und robuste Alternative zu klassischen Höhenmessern. Ohne bewegliche Teile bleibt die Anzeige nie hängen, springt nicht und läuft auch bei schnellen Höhenänderungen nicht nach.

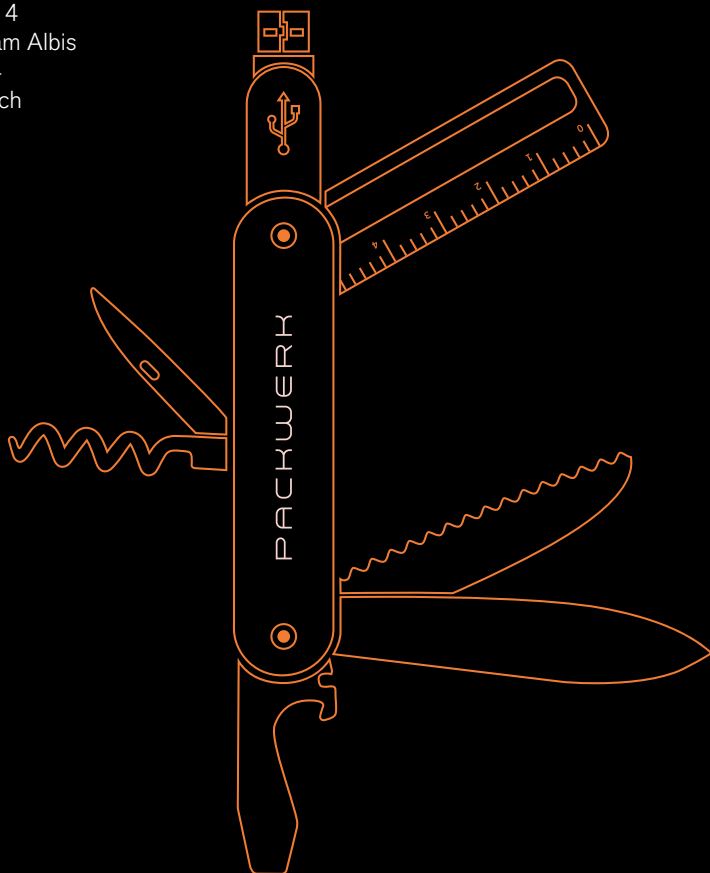
Es ist voll zugelassen, perfekt auch in der Sonne ablesbar und bietet tolle Funktionen wie das Umschalten von [m] auf [ft] per Knopfdruck, nachträgliche Erweiterbarkeit um Funk und Transponder sowie eine sehr präzise Anzeige.

Erfahren Sie online mehr auf air-avionics.com oder rufen Sie uns einfach an unter +49 6224 98 96 999



PACKWERK

Weisbrod-Areal 4
8915 Hausen am Albis
041 761 80 04
www.packwerk.ch



Vielseitig wie ein Sackmesser

**DESIGN
ETIKETTEN
PACKAGING
DRUCKSACHEN**