



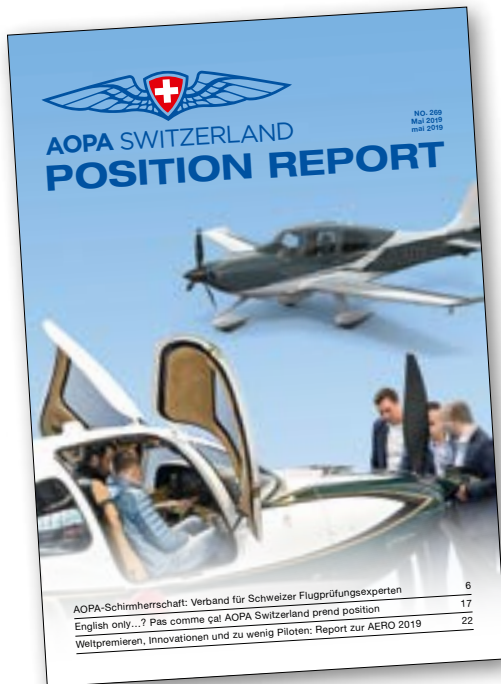
AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

NO. 269
Mai 2019
mai 2019



AOPA-Schirmherrschaft: Verband für Schweizer Flugprüfungsexperten	6
English only...? Pas comme ça! AOPA Switzerland prend position	17
Weltpremierer, Innovationen und zu wenig Piloten: Report zur AERO 2019	22



Das neue Sondermodell von Cirrus, die «SR22T Arrivée», war der Star an der diesjährigen AERO in Friedrichshafen. Der moderne Vierplätzer gehört zur sechsten Cirrus-Generation und kostet in der Basisversion 720 000 US\$. Mehr Infos zur SR22T finden Sie unter www.cirrusaircraft.com. Beachten Sie auch den AERO-Bericht in diesem Heft auf Seite 22.

Le nouveau modèle spécial de Cirrus, le «SR22T Arrivée», a été cette année la vedette du salon AERO de Friedrichshafen. Ce quatre places moderne appartient à la sixième génération de Cirrus et coûte 720 000 US\$ dans sa version de base. Vous trouverez de plus amples informations sur le SR22T sur le site Internet www.cirrusaircraft.com – voir également le compte rendu sur l'AERO dans ce numéro à la page 25.

Editorial

Mitglied 860 meldet sich mit dieser Ausgabe ab

Over and out

Geschätzte Fliegerkolleginnen und Fliegerkollegen, liebe Mitglieder der AOPA. Dies ist der letzte «Position Report», für den ich die Redaktionsverantwortung trage.

Als ich mich vor 44 Jahren mit der frisch erworbenen Berufspilotenprüfung im Sack für eine Mitgliedschaft bei der AOPA Switzerland entschloss, ahnte ich nicht, wie sehr dieser Schritt mein Leben prägen würde. Zuerst war ich in der komfortablen Position des «Zaungasts», durfte aus der Mitgliedersicht erleben, wie der damalige Vorstand die Geschicke dieses wichtigen Pilotenverbandes leitete. Um die Jahrtausendwende betraute mich der damalige Präsident Dr. Rudolf Gerber mit der Aufgabe, die Verbandszeitschrift «Position Report» als Redaktor weiterzuführen. Ich trat mit grossem Respekt in die Fussstapfen des leider allzu früh verstorbenen Rolf Sigrist. Gleichzeitig wurde ich in den Vorstand aufgenommen und erlebte fortan aus der Insider-Perspektive, was alles getan wird, um den Mitgliedern das Fliegen trotz einem immer restriktiveren Umfeld zu ermöglichen.

Meine Tätigkeit als Redaktor ermöglichte mir unvergessliche Begegnungen und

Erlebnisse. Eines dieser Glanzlichter war mein Kontakt zu den Pilatus Flugzeugwerken in Stans. Dieser gipfelte darin, dass eine Handvoll AOPA-Mitglieder eine Pilatus PC-12 während eines ganzen Tages kreuz und quer durch die Schweiz pilotieren durften. Die Kontakte mit unseren Mitgliedern an den unzähligen Generalversammlungen, Fly Outs, Flight Safety Seminars und nicht zuletzt die vielen Gespräche an der AERO in Friedrichshafen werden mir in angenehmer Erinnerung bleiben. Es war mir eine Ehre, für Sie wirken und schreiben zu dürfen.

Meine Zeit als Vorstandsmitglied und als Redaktor geht zu Ende. Dafür, dass ich vorderhand dennoch keinen Rost ansetze, sorgt meine Tätigkeit als Dozent an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften.

Ein herzliches Dankeschön an alle, die mich auf diesem spannenden Weg begleitet haben – over and out.

**Redaktion «Position Report»
Jan Karbe**

Helfen Sie uns sparen!

Teilen Sie uns bitte Ihre Adressänderung auf der Website www.aopa.ch im Memberbereich unter Adressberichtigung mit oder direkt per office@aopa.ch.
Ihr AOPA-Sekretariat

More frequencies.
More features.
More reasons
to update with Garmin.

Introducing the GTR/GNC series "smart" radios from Garmin. With the upcoming requirements for 8.33 kHz channel spacing in Europe, these new VHF comms and nav/comms radios offer the ideal path to compliance. They also boast a first-in-class frequency database - so you can easily look up the frequencies for a given airport (Tower, Ground, ATIS, Clearance Delivery, etc.) just by entering the identifier. The display will translate and identify the frequencies you select, to verify who you're talking to.* And other highlights include a choice of 10- or 16-watt transmitters - plus many more features.

To learn more, visit Garmin.com or see your Garmin dealer. Aviontec
www.aviontec.ch
General Aviation Center, 415, P.O. Box 63, 8058, Zurich-Airport
Tel. +41 43 816 44 39
Email: info@aviontec.ch

GARMIN
GTR/GNC series

AVIONTEC

Stabsübergabe beim «Position Report»

Die neue Redaktorin stellt sich vor



500 000 Mitglieder zählt die AOPA weltweit, 3700 allein in der Schweiz. Das sind beachtliche Zahlen. Als starke Stimme setzt sich unser Verband ein für die Interessen der General Aviation, nimmt Stellung, beantwortet Fragen und analysiert aktuelle Ereignisse und Entwicklungen.

Dies tun wir direkt mit unseren Partnern und über unsere Publikationen. Deren Leitung möchte Jan Karbe nach fast 20 Jahren nun abgeben. Und darum darf ich von «unserem Verband» schreiben:

Ab August werde ich für Sie den «Position Report» verantworten. Von Haus aus Journalistin, wirke ich seit über fünfzehn Jahren für gemeinnützige Organisationen, zuletzt während langer Jahre als Politik- und Kommunikationschefin und im Management einer nationalen Stiftung. Heute führe ich Kommunikations- und Betriebsführungsaufträge für Organisationen und Unternehmen aus.

Unser Magazin lebt von und mit Ihnen. Über Ihre Kontaktaufnahme an kommunikation@aopa.ch freue ich mich bereits jetzt.

Ihre Marianne Affolter

Éditorial

Le membre 860 prend congé avec ce numéro du «Position Report»

Over and out

Chers collègues pilotes, chers membres de l'AOPA. C'est le dernier «Position Report» dont j'ai la responsabilité éditoriale.

Quand j'ai décidé il y a 44 ans de devenir membre de l'AOPA Switzerland après avoir nouvellement acquis ma licence de pilote professionnel, je n'avais aucune idée à quel point cette étape allait influencer ma vie. Au début, j'étais dans la position confortable d'observateur, et du point de vue des membres, j'ai pu constater comment le conseil d'administration de

l'époque gérait le destin de cette importante association de pilotes. Au tournant du millénaire, le président de l'époque, le Dr Rudolf Gerber, m'a confié la tâche de poursuivre la rédaction du magazine de l'association, le «Position Report». Avec un grand respect, j'ai suivi les traces de Rolf Sigrist, qui nous a malheureusement quitté trop tôt. En même temps, j'ai été admis au conseil d'administration et j'ai fait l'expérience, du point de vue d'un initié, de ce qui se faisait pour permettre aux membres de voler malgré un environnement de plus en plus restrictif.

Mon travail d'éditeur m'a permis de faire des rencontres et d'acquérir des expériences inoubliables. L'un de ces moments forts a été mon contact avec les usines d'avions Pilatus à Stans. Une poignée de membres de l'AOPA ont eu la possibilité de piloter un Pilatus PC-12 à travers la Suisse pendant une journée entière. Les contacts avec nos membres lors des innombrables assemblées générales, Fly Outs, séminaires sur la sécurité aérienne et les nombreuses conversations à l'AERO de Friedrichshafen resteront dans ma mémoire. Ce fut un honneur pour moi de pouvoir œuvrer et écrire pour vous.

Mon temps en tant que membre du conseil d'administration et rédacteur en chef touche à sa fin. Cependant, mon travail de professeur à la Haute école spécialisée de Zurich me permet de rester en forme pour l'instant.

Un grand merci à tous ceux qui m'ont accompagné durant ce voyage passionnant – over and out.

**Rédaction du «Position Report»
Jan Karbe**

Passage de témoin pour le «Position Report»

La nouvelle rédactrice en chef se présente

L'AOPA compte 500 000 membres dans le monde, dont 3700 en Suisse. Ce sont des chiffres impressionnants. En tant que forte voix, notre association s'engage en faveur des intérêts de l'aviation générale, prend position, répond aux questions et analyse l'actualité et les développements.

Nous le faisons directement avec nos partenaires et par le biais de nos publications. Après près de 20 ans, Jan Karbe souhaite maintenant en céder la direction. Et c'est pourquoi, je peux parler de notre association: à partir du mois d'août, je serai responsable du «Position Report» pour vous. Journaliste de formation, je travaille depuis

plus de quinze ans pour des associations caritatives, et finalement œuvre depuis de nombreuses années à la tête de la politique, de la communication et à la direction d'une fondation nationale. Aujourd'hui, je réalise des missions de communication et de management opérationnel pour des associations et des entreprises.

Notre magazine existe grâce à vous et vous accompagne. J'ai hâte d'avoir dès maintenant de vos nouvelles à kommunikation@aopa.ch.

Votre Marianne Affolter

Aidez-nous à économiser!

Veuillez nous communiquer des changements d'adresse sur notre site Web www.aopa.ch/secteur/membres sous «corrections d'adresse» ou directement à office@aopa.ch. *Votre secrétariat AOPA*

Verband für Schweizer Flugprüfungsexperten gegründet

HA – Im Zuge weiterer EASA-Anpassungen durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt werden seit dem 1. Januar 2019 die Tätigkeiten der Flugprüfungsexperten nicht mehr durch das BAZL entschädigt. Sie treten nun als selbständig arbeitende Prüfer auf. Es obliegt jetzt also den Flugprüfungsexperten, die Prüfungsgebühren selbst einzufordern sowie die dazugehörigen Sozialabgaben abzurechnen und zu entrichten. Obschon die Experten vom BAZL weiterhin überwacht und geschult werden, müssen sie für diese Dienste ebenfalls selbst aufkommen. Diese Neuordnung hat bei den Flugprüfungsexperten zwar viel Staub aufgewirbelt, entspricht in dieser Form nun aber dem europäischen Standard.

Diese markanten Umstellungen und die dadurch entstandenen Unsicherheiten haben rund 30 Flugprüfungsexperten veranlasst, sich zu organisieren und mit dem Verband Swiss Aviation Examiners die Interessen der Experten zu vertreten. Unter der Schirmherrschaft der Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA) Switzerland wurde am 1. März der Verband

Swiss Aviation Examiners gegründet. In den Vorstand gewählt wurden Andreas Fischer (Präsident), Philippe Hauser (Sekretariat/AOPA) und Arthur Weber (Vorstandsmitglied).

Durch die Anbindung an die AOPA geniessen die Mitglieder einen soliden Versicherungsschutz, eine effiziente Abrechnungslösung, auch für die anfallenden Sozialabgaben, und eine starke Interessensvertretung gegenüber dem BAZL, welches seinerseits diese Verbandslösung begrüsst. Eine Win-win-Situation ist geschaffen worden. Dem Verband Swiss Aviation Examiners können alle durch das BAZL anerkannten Prüfungsexperten beitreten. Die erste Hauptversammlung findet am 15. Juni 2019 auf dem Flugplatz Buochs statt.

Für ergänzende Auskünfte stehen Präsident Andreas Fischer (056 670 19 20; a_fischer@me.com) sowie das Sekretariat der AOPA Switzerland, Philippe Hauser (044 450 50 45; hauser@aopa.ch), zur Verfügung.

Création de l'association Suisse des examinateurs pour les licences de pilote

HA – Depuis le 1^{er} janvier 2019, dans le cadre d'une série d'ajustements faits par l'Office fédéral de l'aviation civile pour suivre l'évolution de la réglementation européenne, les examinateurs pour les licences de pilotes ne sont plus directement dédommagés par l'OFAC et deviennent ainsi des examinateurs indépendants. Il incombe donc maintenant aux examinateurs d'effectuer la facturation et le recouvrement des taxes d'examens ainsi que de préparer les décomptes et de s'acquitter des charges sociales correspondantes. Bien que les examinateurs soient toujours chapeautés et formés par l'OFAC, ils doivent maintenant assumer eux-mêmes ces services supplémentaires. Cette réorganisation a créé passablement de remous chez les examinateurs, mais a permis de mettre en place une structure euro-compatible.

Les changements importants et les insécurités qui en découlent, ont décidé près de 30 examinateurs à s'organiser et à défendre leurs intérêts en créant l'association «Swiss Aviation Examiners». Patronnée par l'Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA), l'association «Swiss

Aviation Examiners» a été créée le 1^{er} mars 2019. Le comité élu comprend Andreas Fischer (président), Philippe Hauser (secrétariat/AOPA) et Arthur Weber (membre du comité).

Grâce à la connexion avec l'AOPA les membres jouissent d'une couverture d'assurance solide, d'une solution de facturation efficace qui prévoit également la gestion des charges sociales et d'une puissante représentation de leurs intérêts vis-à-vis de l'OFAC, qui salue cette solution associative. Une solution Win-Win a ainsi pu être mise en place. Tous les examinateurs reconnus par l'OFAC peuvent adhérer à l'association «Swiss Aviation Examiners». La première assemblée générale se tiendra le 15 juin 2019 à l'aéroport de Buochs.

Pour de plus amples renseignements, le président Andreas Fischer (056 670 19 20; a_fischer@me.com) et le secrétariat de l'AOPA Switzerland, Philippe Hauser (044 450 50 45; hauser@aopa.ch) se tiennent à votre disposition.

Mit einem Inserat im «Position Report» erreichen Sie ein enorm qualifiziertes Publikum mit hoher Affinität zur General Aviation.

Unsere Preisliste finden Sie unter
www.aopa.ch

Mettez une annonce dans le «Position Report» pour accéder à un énorme public hautement qualifié avec une grande affinité pour l'aviation générale.

Vous trouverez notre liste des prix sous
www.aopa.ch

Flight Safety Seminar 2019

Hjk – In diesem Bericht finden Sie Ausschnitte aus unserem Flight Safety Seminar, das am 23. Februar 2019 am Technikum in Brugg stattfand. Der Beitrag erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, dies schon allein aus Platzgründen. Für unsere Mitglieder sind indes sämtliche Präsentationen des Seminars im passwortgeschützten Bereich auf der AOPA-Website abgelegt. Nehmen Sie sich bitte Zeit, diese Dokumente zu studieren, es lohnt sich.

«Vielen Dank, dass Sie im Interesse der Sicherheit heute hier sind.» Mit diesen Worten begann AOPA-Präsident Daniel Affolter seine kurze Ansprache an die Gäste und Referenten unseres Sicherheitsseminars in Brugg. Affolter bringt es auf den Punkt: Dieser schon lange zur Tradition gewordene Tag dient jedes Frühjahr der fliegerischen Fitness unserer Mitglieder. Für viele Besucher, so hört man, sei das jeweils die theoretische Initialzündung zur anstehenden praktischen Fliegersaison.

Unfallfreiheit sei nicht nur wichtig für die Betroffenen, sagte Affolter, sondern für die General Aviation als Ganzes. Jeder Flugunfall sei – von der menschlichen Tragik einmal abgesehen – medienmässig ein Ereignis, welches jeweils genüsslich breitgewalzt werde. «Es betrifft – und da unterstelle ich den Medien eine tendenziöse Absicht – immer die vermeintlich «Reichen». Die Geschichten über Flugunfälle folgen klassischen Attributen des Boulevardstils.»

Fliegen werde dabei überwiegend als unnötige, umweltschädigende Tätigkeit generalisiert. Mit negativen Schlagzeilen über Flugunfälle lasse sich dieses Klischee beliebig verstärken. Dass hingegen

zunehmend die Sachkenntnis der Medien, z.B. der Unterschied zwischen grossen Airlines und einer Cessna152, verloren geht, scheint in der bisweilen überhitzten Debatte wenig zu stören.

Dr. Michael Erb beginnt mit einem Überblick über das europäische Regelwerk, von dem sich die General Aviation betroffen und mitunter auch gegängelt sieht. Die Implementierung von EU-Verordnungen in den EASA-Mitgliedstaaten ist eine grosse Herausforderung. Viele der vorteilhaften Projekte der GA Roadmap werden durch nationale Behörden fehlerhaft umgesetzt. Grund sind unklare Formulierungen und Interpretationen. Erb geht namentlich auf die «General Aviation Safety Strategy» ein. An dieser Strategie wird seit nunmehr sieben Jahren gearbeitet, um nicht zu sagen «gewerkelt». Immerhin münden diese Bemühungen in die GA Roadmap.

Gegenwärtig läuft auch die ADS-B-Diskussion. Das bestehende Mandat soll gemäss Erb auch auf unter 5700 kg MTOM ausgedehnt werden. Die Frage ist, ob es dabei auch ohne Mode 2 geht. Erb fragt sich, ob die dabei zu verarbeitende Datenflut angesichts der zehntausenden zusätzlicher Luftfahrzeuge überhaupt zu verarbeiten sei. Und da ist er beileibe nicht der einzige Zweifler.

Martina Richiger ist seit 2008 beim BAZL im Einsatz. Als Safety Risk Managerin ist sie Mitglied beim Reporting Team, einer wichtigen Stabsstelle. Martina Richigers Spezialgebiet sind Airprox. Allerdings ist sie als «Head of Airprox Analysis Board» beim BAZL eine Einzelkämpferin. Ganz anders ist das in den EU-Ländern, wo zum Teil bis zu sieben Personen allein für das Thema Airprox zuständig sind.

GA Roadmap, a selection of topics

- Changes to the Basic Regulation
- Part M Light
- Facilitate access to IFR (holistic approach across domains)
- Aircraft changes and repairs made easy (CS-STAN)
- More options for pilot training outside ATO (DTO)
- Air Operations and licence Balloon Rule Book
- Air Operations and licence Gliders Rule Book
- Medical Certificate
- Modular LAPL
- Simpler Certification (Part 21 proportionality – manufacturer approval)
- Reorganisation of CS-23 using Industry standards
- Communication & Technical Training

06 February 2017 GA Roadmap Project

GA Roadmap 2.0 vision and actions (p. 24/30/2018)

► **GA Roadmap 2.0: Make GA safer and cheaper**

► **Objectives/Action area**

- Proportionate design and production rules (missing piece of the R-puzzle)
- Prevent loss of control
- Ensure better access to accurate weather data on the ground and inflight
- Prevent mid-air collisions by improving sense & avoid
- Support more affordable training
- Facilitate the safe introduction of new business models

► Ziele fließen ein in den "European Plan for Aviation Safety" EPAS

14 February 2018 GA Roadmap Steering Committee (2018)

Schweregrad

FAA Severity Classification	EASA/ED Decision Data	Accident Probability (FAA only, Class E)	Accident or near miss (ED)
Severe	Severe Incident	High	AIRPROX-CAT A
Major	Major Incident	Safety not impaired	AIRPROX-CAT B
Significant	Significant Incident	No loss of control	AIRPROX-CAT C
No significant safety effect	Incident without safety effect	Incidents which have no safety significance	AIRPROX-CAT D
N/A	Minor	N/A	N/A
N/A	Incident with No Flight Intended	N/A	N/A
Not determined	Not determined	Not determined	AIRPROX-CAT E

AOPA Flight Safety Seminar 2019, 23 Feb 2019
Martina Richiger 2019

Diese Übersicht zeigt die bedeutendsten Änderungen und Anpassungen, die gemäss dieser GA-Roadmap geplant sind. *Cet aperçu montre les changements et ajustements les plus importants prévus dans le cadre de cette Roadmap de l'AG.*

Die GA Roadmap 2.0 möchte die GA sicherer und billiger machen. *La Roadmap de l'AG 2.0 veut rendre l'AG plus sûr et moins cher.*

Martina Richiger vom BAZL sagt zur hier abgebildeten tabellarischen Übersicht: «Anhand dieser Tabelle versuchen wir, den Schweregrad eines Airprox korrekt einzuschätzen. Der einzige Unterschied zwischen einem «Serious Incident» und einem «Accident» ist letztlich das Ergebnis.» *Martina Richiger de l'OFAC commente le récapitulatif présenté ici sous forme de tableau: «Au moyen de ce tableau, nous essayons d'évaluer correctement la gravité d'un Airprox. La seule différence entre un incident grave et un «accident» est la conséquence.»*

Richiger macht anlässlich ihrer Präsentation keinen Hehl daraus, dass das Reporting aus Sicht der Piloten noch nicht dem gewünschten Standard entspricht. «Ich habe schon gehört, dass nach dem Eingang von Meldungen über Vorfälle das BAZL dann lange nichts von sich hören liess. Ich möchte diesem Mangel aktiv begegnen.»

Martina Richiger ruft dem Plenum in Erinnerung, im Interesse der Sicherheit relevante Vorfälle zu rapportieren. Dabei sei es sinnvoll, dass alle Beteiligten solche Vorfälle melden, da dies dem besseren Verständnis dienen kann. Doch welche Informationen werden bei einem Report benötigt? Richiger nennt fünf wichtige Parameter:

- Was war die nächste Annäherung horizontal/vertikal?
- Wurde ein Ausweichmanöver initiiert?
- Horizontaler Flugweg der beteiligten Luftfahrzeuge
- Vertikales Flugprofil
- Luftraumklasse

Das Team von kniebrett.ch war wiederum mit einem grossen Stand vertreten.



Die Referentin weist darauf hin, dass zur Klärung von Vorfällen auch Bilder und Videos von installierten GoPro beitragen können. Allerdings zielen einige Voten aus dem Publikum auf die Unsicherheit, ob man sich damit unter Umständen den Behörden nicht selber «ans Messer» liefern. So wie ich Martina Richiger verstanden habe, herrschen diesbezüglich tatsächlich recht unterschiedliche Auffassungen. Vielleicht wäre es sinnvoll, dass man beim BAZL zu dieser elementaren Frage möglichst bald Stellung bezieht. Ich habe die Grundidee des Reportings stets so verstanden, dass dieses vor allem der Verhinderung künftiger Vorfälle und damit der Förderung der Flugsicherheit dient.

Jean-Claude Haldimann Controller seit 1988 in Payerne

Im Rang eines Oberst Chef Flugsicherung und Planung bei der Luftwaffe fand Jean-Claude Haldimann nach der Mittagspause markige Worte zum «LP H24», dem Luftpolizeidienst der Schweizer Luftwaffe.

«Es ist besser, am Boden zu sein und zu bedauern, nicht in der Luft zu sein, als in der Luft zu sein, und zu bedauern, nicht am Boden zu sein.»

Jean-Claude Haldimann
Chef Flugsicherung und Planung der Schweizer Luftwaffe

Gemäss Haldimann gehören die Zeiten, in denen der Luftpolizeidienst nur zur Bürozeit gewährleistet war, bereits jetzt der Vergangenheit an. «Ab dem 1. Januar 2021 ist der Luftpolizeidienst dann sogar 24 Stunden verfügbar», sagt Haldimann.

Wir können aus Platzgründen auch diesen Beitrag nur kurz streifen. Bitte machen Sie sich dennoch mit Haldimanns Präsentation vertraut. Es lohnt sich im Sinne der Sicherheit zu verstehen, was zum Beispiel bei einem QRA Quick Reaction Alert abgeht, bei dem zwei vor Waffen strotzende F/A18 innert 15 Minuten aufsteigen.

Einen Sachverhalt aus Haldimanns Vortrag möchten wir Ihnen an dieser Stelle trotzdem nicht vorenthalten. Es geht um Scramble. «Scramble» ist ein Begriff der internationalen militärischen Luftfahrt für einen Alarmstart bzw. Notstart. In der Schweiz gibt es zwei Arten: den Real Alert (Alpha Scramble) und den Trainingsalarm (Tango Scramble). Der Real Alert ist eine Warnung vor Kampfflugzeugen für eine Mission der Luftsicherheit. Beim Trainingsalarm handelt es sich um eine Warnmeldung für eine echte Mission, um ein Flugzeug infolge eines Luftpolizeidienstes abzufangen.

AOPA-CEO Philippe Hauser stellt am späteren Nachmittag die Neuerungen für den Motorflug im Schweizer Luftraum vor. Hier – in Vorwegnahme Ihres persönlichen Studiums der ganzen Präsentation – kurz und bündig das Wichtigste:

- CTR Grenchen: FIZ wird gelöscht
- TMA Alpnach 4 abgeändert: Keine Überlappung mehr mit der CTR Meiringen
- FREQ-Umstellung auf 8,33
- TMA Locarno: Neue Transitrouten East und West, die zu einer verbesserten Separation zwischen IFR und VFR führen. Die neuen Transitrouten sind auch für den Anflug auf LSZL zu gebrauchen.

Für den fünften und letzten Beitrag waren Marcel Benz und Andreas Asch am Podium. Benz ist Distributions- und Produktmanager bei MeteoSwiss und Asch ist Meteorologe und Privatpilot. Die beiden Profis stellten die MeteoSwiss-Flugwetter-App vor. Deren Navigationskonzept basiert auf den Produktnamen wie z.B. GAFOR, METAR oder TAF. Demnächst sollen eine iOS- und eine Android-Version verfügbar sein, allenfalls schon vor dem Erscheinen dieses «Position Report». Wer ein Windows-Phone besitzt, geht vorderhand leer aus.

Die neue App zeigt dann den wahrscheinlichsten Wetterzustand für alle für die Luftfahrt relevanten Meteo-Parameter, auch Wind-, Temperatur- und Druckkarten mit relevanten Druckdifferenzen. Gemäss den Referenten wird diese Flugwetter-App 50 Franken pro Jahr kosten. Mehr Infos dazu finden Sie, wie bei allen anderen Präsentationen, im passwortgeschützten Bereich unserer Website www.aopa.ch.

Wir danken unseren engagierten Referentinnen und Referenten, die es einmal mehr verstanden haben, das Publikum mit spannenden Vorträgen zu überzeugen. Ein grosses Dankeschön auch unseren Ausstellern. Sie haben mit ihrer Präsenz das Flight Safety Seminar einmal mehr

bereichert. Jeppesen Deutschland kam mit einem Zweierteam eigens aus Frankfurt nach Brugg, um das Mobile FliteDeck VFR zu präsentieren. Das Team von Kniebrett.ch war wiederum mit einem grossen Stand vertreten. Der mit der AOPA sehr verbundene Berner Oberländer Bergbauer Hans Fuhrer präsentierte auch dieses Jahr seinen unvergleichlichen Alpkäse zur Degustation. Das erfreulich positive Feedback der Teilnehmer wird uns Ansporn sein, für unsere Mitglieder auch für das FSS 2020 ein interessantes Programm zusammenzustellen.

AOPA Switzerland

Séminaire sur la sécurité aérienne (FSS) 2019

Hjk – Dans ce rapport, vous trouverez des extraits de notre séminaire sur la sécurité aérienne, qui a eu lieu le 23 février 2019 à l'École Technique supérieure de Windisch près de Brugg. L'article ne prétend pas être exhaustif, tout simplement à cause du manque d'espace dans ce numéro. Toutes les présentations du séminaire sont enregistrées dans la zone protégée par un mot de passe sur le site Internet de l'AOPA à l'intention de nos membres. Prenez le temps pour étudier ces documents, cela en vaut la peine.

«Merci beaucoup d'être ici aujourd'hui dans l'intérêt de la sécurité.» C'est par ces mots que Daniel Affolter, président de l'AOPA, a commencé son bref discours adressé aux invités et orateurs de notre séminaire sur la sécurité à Brugg. Affolter résume: «Cette journée, qui est devenue depuis longtemps une tradition, est destinée chaque printemps à la forme physique aéronautique de nos membres. Pour de nombreux visiteurs, on entend dire qu'il s'agit de l'étincelle théorique initiale de la pratique pour la saison de vol à venir.»

L'absence d'accident est non seulement importante pour les personnes touchées, a dit Affolter, mais aussi pour l'aviation générale dans son ensemble. Au-delà de la tragédie humaine, chaque accident d'avion est un événement médiatique qui se propage avec un certain plaisir. «Il concerne – et ici j'accuse les médias d'une intention tendancieuse – toujours les soi-disant «riches». Les histoires sur les accidents d'avion alimentent la presse à sensation.»

L'aviation est principalement caractérisée comme activité inutile et nuisible à l'environnement. Avec des gros titres négatifs

sur les accidents d'avion, ce cliché peut être renforcé à volonté. D'autre part, le fait que l'expertise des médias se perd, par exemple la différence entre les avions de ligne et un Cessna 152, ne semble pas générer les débats, parfois trop animés.



Dr Michael Erb est vice-président de l'IAOPA Europe et directeur général de l'AOPA Germany
Dr. Michael Erb ist Vizepräsident IAOPA Europa und Geschäftsführer der AOPA Germany

Michael Erb commence par une vue d'ensemble des règles et réglementations européennes qui affectent l'aviation générale et qui semblent parfois ne permettre aucune liberté de manœuvre. La mise en œuvre des réglementations de l'UE dans les États membres de l'AESA constitue un défi majeur. De nombreux projets avantageux de la Roadmap de l'AG sont mis en œuvre par les autorités nationales. La raison est le manque de clarté des formulations et des interprétations. Erb se réfère en particulier à la «stratégie de sécurité de l'aviation générale». On travaille sur cette stratégie depuis maintenant sept ans, pour ne pas dire «bidouiller». Après tout, ces efforts ont abouti à la Roadmap de l'AG.

Actuellement, la discussion sur l'ADS-B est également en cours. Selon Erb, le mandat actuel doit être étendu aux aéronefs de moins de 5700 kg de MTOM. La question est de savoir si cela peut également se faire sans le mode 2. Erb se demande si le volume de données à traiter

Luftfahrzeuge sind bei
uns **sicher** versichert.

Offizieller Versicherungspartner der AOPA



glausen + partner
Luftfahrt

Glausen + Partner AG · Kasernenstrasse 17A · Postfach · CH-3602 Thun

Tel. +41 33 225 40 25 · www.glausen.ch · info@glausen.ch

pourra être vraiment traité, compte tenu des dizaines de milliers d'avions supplémentaires. Il n'est pas le seul à en douter.

Martina Richiger travaille à l'OFAC depuis 2008. En tant que «Safety Risk Manager», elle fait partie de l'équipe de Reporting, un service important. Le domaine d'expertise de Martina Richiger est l'Airprox. En tant que «Head of Airprox Analysis Board» à l'OFAC, elle est cependant une combattante solitaire, contrairement aux pays de l'UE, où jusqu'à sept personnes sont responsables du seul domaine de l'Airprox. Richiger ne cache pas que, du point de vue des pilotes, le Reporting ne correspond pas encore au standard souhaité. «J'ai déjà entendu dire que l'OFAC, après avoir reçu des rapports d'incidents, ne se manifeste pas pendant de longues périodes. J'aimerais lutter activement contre cette carence.»

Martina Richiger rappelle à l'assemblée plénière de signaler les incidents pertinents dans l'intérêt de la sécurité. Il serait utile que toutes les personnes concernées signalent de tels incidents, car cela permet d'améliorer la compréhension. Mais quelles sont les informations requises pour un rapport? Richiger mentionne cinq paramètres importants:

- Quel était le prochain rapprochement: horizontal/vertical?
- Une manœuvre d'évitement a-t-elle été initialisée?
- Trajectoire de vol horizontale des avions impliqués?
- Profil de vol vertical?
- Classe de l'espace aérien?

La conférencière souligne que les photos et les vidéos des caméras GO-PRO installées peuvent également aider à clarifier les incidents. Cependant, certains votes du public visaient à savoir si ce n'était pas une façon de «se dénoncer soi-même» aux autorités. D'après ce que j'ai compris des dires de Martina Richiger, il y a effectivement des points de vue très différents sur cette question. Il serait peut-être judicieux que l'OFAC prenne position le plus rapidement possible sur cette question élémentaire. J'ai toujours compris que l'idée de base du signalement est qu'il serve avant tout à prévenir de futurs incidents et donc à promouvoir la sécurité aérienne.

Jean-Claude Haldimann Contrôleur aérien à Payerne depuis 1988

Avec le grade de Colonel, chef du contrôle aérien et de la planification au sein des Forces aériennes, Haldimann a trouvé après sa pause déjeuner quelques mots énergiques sur LP H24, le service de la police de l'air des Forces aériennes suisses.

«Il vaut mieux être au sol et regretter de ne pas être dans les airs que d'être dans les airs et regretter de ne pas être au sol.»

Jean-Claude Haldimann

Chef du contrôle aérien et de la planification des Forces aériennes suisses

Selon Haldimann, l'époque où la police de l'air n'était assurée que pendant les heures de bureau, appartient déjà au passé. «À partir du 1er janvier 2021, la police de l'air sera disponible 24 heures sur 24», explique Haldimann.

Pour des raisons d'espace dans ce numéro, nous ne pouvons aborder cet article que brièvement. Cependant, veuillez vous familiariser avec la présentation de Haldimann. En termes de sécurité, il est utile de comprendre ce qui se passe par exemple lors d'une alerte de type «Quick Reaction Alert (QRA)», au cours de laquelle deux F/A-18 armés décollent et grimpent en 15 minutes.

Néanmoins, nous ne voulons pour l'instant ignorer aucune information de la présentation de Haldimann. Il s'agit de Scramble. «Scramble» est un terme utilisé dans l'aviation militaire internationale pour désigner le déclenchement d'une alerte ou d'une situation d'urgence. En Suisse, il existe deux types d'alertes: Alerte réelle, appelée Alpha Scramble. Ce type d'alerte est une mise en alerte d'avions de combat pour une mission de sûreté aérienne. Il y a aussi une alerte d'entraînement, le Tango Scramble. Il s'agit d'une alerte d'entraînement pour une mission réelle d'in-

terception d'un aéronef dans le cadre de la mission de police du ciel.

Philippe Hauser, CEO de l'AOPA, a présenté cet après-midi les innovations pour le vol motorisé dans l'espace aérien suisse. Voici en prévision de votre étude personnelle de l'ensemble de la présentation les choses les plus importantes en résumé:

- CTR Granges: FIZ sera supprimée
- TMA Alpnach 4 modifiée: Plus de chevauchement avec la CTR Meiringen
- FREQ passage à 8,33
- TMA Locarno: Nouvelles routes de transit est et ouest pour une meilleure séparation entre les vols IFR et VFR. Les nouveaux itinéraires de transit peuvent également être utilisés pour l'approche de LSZL.

Marcel Benz et Andreas Asch étaient sur le podium pour la cinquième et dernière contribution. Benz est responsable de la distribution et des produits chez MétéoSwiss et Asch est météorologue et pilote privé. Les deux professionnels ont présenté l'application MétéoSwiss pour la météorologie. Leur concept de navigation est basé sur des noms de produits tels que GAFOR, METAR ou TAF. Bientôt une version iOS et Android sera disponible, peut-être même avant la publication de ce «Position Report». Si vous possédez

Mit der richtigen Adresse
erfolgreich ins Ziel
PPL bis ATPL



www.efos.ch

Flughafenstrasse 14 8302 Kloten
info@efos.ch Tel. +41 78 712 43 66

un téléphone Windows, vous resterez les mains vides pour le moment.

La nouvelle application affiche alors les conditions météorologiques les plus probables avec tous les paramètres météorologiques pertinents pour l'aviation, y compris les graphiques de vent, de température et de pression avec les différences de pression pertinentes. Selon les conférenciers, cette application météo coûtera CHF 50.– par an. Comme pour toutes les autres présentations, vous trouverez de plus amples informations dans la zone protégée par mot de passe sur notre site Internet www.aopa.ch.

Enfin, nous aimerions remercier nos conférenciers dévoués qui, une fois de plus, ont réussi à convaincre l'auditoire avec des présentations passionnantes.

Un grand merci aussi à nos exposants. Par votre présence, vous avez considérablement enrichi le séminaire sur la sécurité aérienne. Jeppesen Allemagne est venu à Brugg avec une équipe de deux personnes de Francfort pour présenter le Mobile FliteDeck VFR. L'équipe de kniebrett.ch était à nouveau représentée avec un stand important. Le bernois Hans Fuhrer, agriculteur de montagne étroitement associé à l'AOPA, a également présenté cette année son incomparable fromage alpin à la dégustation. Les réactions positives et gratifiantes des participants nous inciteront à composer à nouveau un programme intéressant pour le FSS 2020 à l'intention de nos membres.

AOPA Switzerland



AOPA SWITZERLAND

Wenden Sie sich an einen unserer AOPA Liaison Officers. Sie stehen Ihnen auf vielen Schweizer Flugplätzen als erfahrene «AOPA-Botschafter» für Auskünfte gerne zur Verfügung.

Adressez-vous à un de nos AOPA Liaison Officers. Ils sont à votre disposition sur bien des aérodromes suisses comme «ambassadeurs AOPA» expérimentés pour vous donner des renseignements.

AOPA Switzerland nimmt Stellung zum BAZL-Vorgehen

English only...? So nicht!

Nicht nur mit Verwunderung, sondern mit grossem Unverständnis haben wir Kenntnis davon genommen, dass nach dem 20. Juni 2019 auf kontrollierten Schweizer Flugplätzen (Luftraum C und D) nur noch Englisch gesprochen werden darf.

Im September 2015 haben wir im Rahmen der Vernehmlassung zur Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes LFG bereits zu diesem Thema Stellung bezogen. Nun stellt sich uns die Frage, ob man sich überhaupt mit unseren Argumenten auseinandergesetzt hat.

Unter anderem bemängelten wir damals, dass auf den genannten Flugplätzen künftig ausschliesslich Englisch gesprochen werden soll. Wörtlich schrieben wir dazu: «Das penetrante In-den-Vordergrund-Schieben von Englisch auch in den Bereichen, die nicht der Sicherheit dienen, ist mühsam und führt bei den Betroffenen – und der Bevölkerung – eher zur Abwehr als zur Akzeptanz. Wenn Frau Bundesrätin Sommaruga an der Generalversammlung der UNO in New York Französisch und nicht Englisch spricht, ist nicht einzusehen, weshalb auf allen Flugplätzen in der Romandie nicht ebenfalls Französisch anstatt Englisch gesprochen werden darf. Dieses Problem ist sehr wohl auf internationaler Ebene erkannt und gelöst worden, sieht doch die ICAO in Doc 9835, Art. 5.2.1.2.1 vor, dass neben Englisch auch zusätzliche (Landes-)Sprachen verwendet werden dürften. Die EASA hat das in Part FLC 0.55 entsprechend übernommen. Weshalb also die Schweiz hier päpstlicher als der Papst sein soll, ist weder ersichtlich und schon gar nicht schlüssig in der Vorlage dargelegt.»

Trotz unserer fundierten Argumente hat das Parlament anders entschieden. Das stösst nicht nur AOPA-Präsident Daniel Affolter, dem Vorstand und sehr vielen Mitgliedern sauer auf. Der schwer nachvollziehbare Entscheid ist auch bei weiteren Exponenten der General Aviation landesweit auf grosses Unverständnis gestossen.

Affolter: «Das Vorgehen bei der Umsetzung dieses Vorhabens entspricht nicht den schweizerischen Gepflogenheiten. Vielmehr wird damit, ohne Rücksichtnahme auf die Betroffenen, eine Regelung eingeführt und umgesetzt, die weder von Sachverstand noch von Weitsicht zeugt. Mit dem Resultat, dass die Sicherheit nicht erhöht, sondern gefährdet wird. Das ist ein schwerer Schlag gegen die General Aviation. Man nimmt in Kauf, dass auf diesem Weg sehr viele Piloten und Flugschüler nicht mehr fliegen werden. Das kann doch nicht das Ziel sein!»

Die AOPA hat deshalb im Januar 2019 in einem erneuten Brief an das BAZL auf diese krasse Unverhältnismässigkeit hingewiesen. Wir unterstrichen darin zum Beispiel die Forderung, in Sion die Zweisprachigkeit zumindest für diejenigen Piloten zuzulassen, deren Flugzeuge dort ihre Homebase haben. Im gleichen Schreiben hiess es: «Im Weiteren haben wir festgestellt, dass die betroffenen Piloten nicht darüber informiert wurden, dass sie gemäss LFG nur noch in englischer Sprache funken dürfen. Diejenigen, die dazu nicht in der Lage sind, haben somit nicht ausreichend Zeit, ihr sprachliches Manko auszugleichen.»

Das sich aufdrängende Fazit: Die Einführung von ATC in English only in der Schweiz ist gründlich schiefgelaufen.

Wir erwarten, dass die Eidgenossenschaft hier schnell eine tragfähige Lösung bietet, die diesen Fehlentscheid korrigiert oder zumindest bis zur nächsten Gesetzesrevision aussetzt.

Im Minimum muss eine Übergangsfrist bestimmt werden, dank welcher alle betroffenen Piloten die Möglichkeit bekommen, ihre fehlenden Berechtigungen in vertretbarem zeitlichem Rahmen erlangen können. Dabei muss die nötige Zeit für die

Organisation von Kursen, das Lernen und die notwendigen Prüfungen berücksichtigt werden. Als direkte Folge müssten die Language Proficiency Checks für die betroffenen Lizenzinhaber für eine angemessene Zeit nicht zur Anwendung gelangen.

Noch wäre es für diese dringend nötigen Korrekturen nicht zu spät. Die AOPA Switzerland erwartet von den massgeblichen Gremien, dass man unsere seit langem vorgebrachten Argumente und Vorschläge berücksichtigt.

AOPA Switzerland

AOPA Switzerland prend position par rapport aux procédures de l'OFAC

English only...? Pas comme ça!

Ce n'est pas seulement de l'étonnement, mais une forte incompréhension que nous avons ressentie en apprenant que dès le 20 juin 2019 il faudra exclusivement parler anglais sur les aéroports suisses contrôlés (espace aérien C et D).

En septembre 2015, nous avons déjà pris position sur ce thème dans le cadre de la révision partielle 1+ de la loi fédérale sur l'aviation (LA). Actuellement nous pouvons seulement nous demander si nos arguments ont ne serait-ce qu'été abordés?

A l'époque nous avons entre autre critiqué le fait de devoir uniquement s'exprimer en anglais sur les aéroports mentionnés. Textuellement nous avons écrit: «Mettre en avant l'anglais également dans des domaines qui ne servent pas à augmenter la sécurité est pénible et incite les personnes concernées – ainsi que la po-

pulation – à se défendre contre plutôt qu'à accepter la réglementation. Si Madame la conseillère fédérale Sommaruga s'exprime en français plutôt qu'en anglais lors de l'assemblée générale de l'ONU à New York, il n'y a pas de raison de devoir parler l'anglais plutôt que le français sur les aéroports en Romandie. Au niveau international ce problème a été identifié et résolu vu que dans le Doc 9835, Art. 5.2.1.2.1 l'OACI prévoit l'utilisation de l'anglais en plus des langues nationales. L'AESA a repris cet argumentaire dans la Partie FLC 0.55. Alors pourquoi la Suisse devrait se montrer plus royaliste que le roi n'est pas compréhensible et encore moins raisonnablement démontré dans le projet.»

Malgré nos arguments fondés, le parlement en a décidé autrement. Cela ne laisse pas seulement un vilain arrière-goût

en bouche au président de l'AOPA Switzerland Daniel Affolter, au comité et à de nombreux membres. Cette décision difficile à comprendre a également suscité l'incompréhension chez d'autres acteurs de l'aviation générale du pays.

Affolter: «La procédure utilisée lors de la mise en œuvre de ce projet ne correspond pas aux habitudes suisses. Au contraire, cette réglementation qui manque d'expertise et de clairvoyance a été introduite et implémentée sans tenir compte des intéressés, avec comme résultat pour la sécurité de ne pas être améliorée, mais au contraire menacée. C'est un coup dur pour l'aviation générale. On doit assumer que de nombreux pilotes et élèves pilotes ne vont plus voler. Le but ne peut tout de même pas être là!»

En janvier 2019 l'AOPA a une fois de plus écrit une lettre à l'OFAC qui fait référence à cette décision totalement disproportionnée. Nous y avons par exemple souligné la nécessité d'autoriser au moins les pilotes dont les avions sont stationnés à Sion d'utiliser leur langue maternelle. Dans le même courrier on peut lire: «De plus nous avons constaté que les pilotes concernés n'ont pas été informés au préalable que selon la LA ils devront désormais émettre uniquement en anglais. Ceux qui n'en sont pas capables n'ont par conséquent pas suffisamment de temps à dis-

position pour pallier leur manque linguistique.»

Le bilan qui s'impose: L'introduction de l'ATC en English only en Suisse a très mal tourné.

Nous comptons sur la Confédération pour trouver rapidement des solutions acceptables, pour corriger cette mauvaise décision ou au minimum la repousser jusqu'à la prochaine révision de la loi.

Il faut au minimum introduire un délai de transition raisonnablement long, durant lequel les pilotes concernés auront la possibilité d'obtenir les autorisations qui leur manquent. Dans ce cadre, il faut prévoir le temps nécessaire à l'organisation de cours, pour l'apprentissage et pour les examens requis. Comme conséquence directe les Language Proficiency Checks ne devraient être appliqués qu'après un laps de temps raisonnable aux détenteurs de telles licences.

Il n'est pas trop tard pour faire les corrections urgentes qui s'imposent. L'AOPA Switzerland attend des instances concernées qu'elles tiennent compte des arguments et des recommandations que nous leurs avons faites il y a longtemps déjà.

AOPA Switzerland

Mit einem Inserat im «Position Report» erreichen Sie ein enorm qualifiziertes Publikum mit hoher Affinität zur General Aviation. Unsere Preisliste finden Sie unter www.aopa.ch.

Mettez une annonce dans le «Position Report» pour accéder à un énorme public hautement qualifié avec une grande affinité pour l'aviation générale. Vous trouverez notre liste des prix sous www.aopa.ch.

AOPA Switzerland und Piloten-App RunwayMap starten Partnerschaft

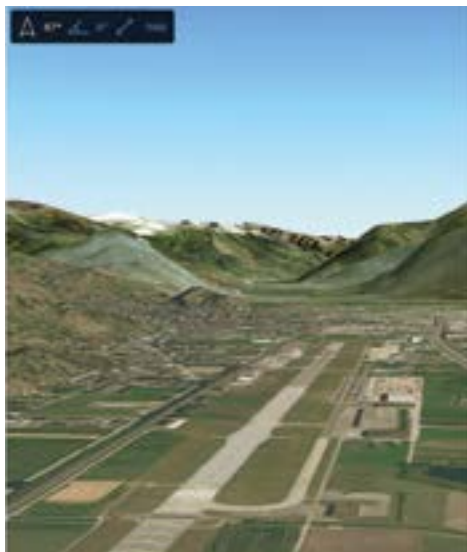
RunwayMap

Infos zu RunwayMap

Mit RunwayMap entdecken Piloten interessante Flugziele und teilen ihre Flug-erlebnisse. Die kostenlose App für iOS und Android verbindet umfassende Informationen zu weltweit über 20 000 Flugplätzen mit den Erfahrungsberichten der weltweiten Piloten-Community.

Mit dem 3D-Feature erhalten Piloten einen hilfreichen Eindruck von der Flugplatzumgebung und können sich den Landeanflug wie aus dem Cockpit anschauen. Für das persönliche Wetterbriefing bietet RunwayMap wichtige Wetterdaten wie Wolken, Höhenwinde, GAFOR, METAR und weitere Parameter. Auch Webcams, Pisten, Frequenzen, und NOTAM der Flugplätze sind auf einen Blick verfügbar.

3D-Ansicht der Flugplatzumgebung von Sion

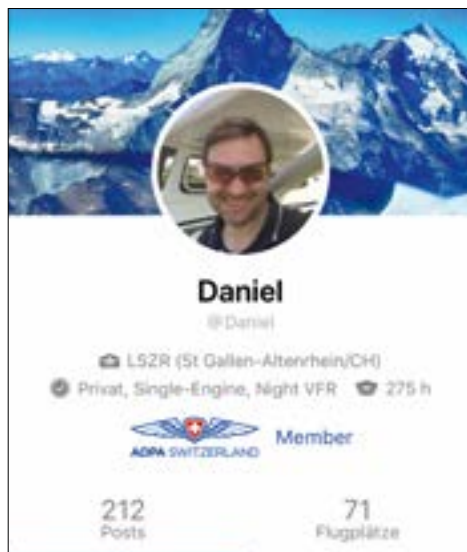


Mit Flugvideos und Fotos von Ausflügen teilen Piloten in RunwayMap ihre Erlebnisse. Zudem können sie ihren Heimatflugplatz, besuchte Flugplätze oder ihre nächsten Flugziele auf der Karte markieren. Bei jedem Flugplatz wird angezeigt, welcher Pilot aus der Community diesen bereits angefliegen ist oder als nächstes Flugziel markiert hat. Piloten können sich so über Flugziele direkt austauschen. Über 5400 Flugplätze haben die Piloten der RunwayMap-Community schon besucht.

Infos zur Partnerschaft von AOPA Switzerland und RunwayMap

Im Rahmen der Zusammenarbeit wurden der AOPA Member-Badge und der AOPA Ambassador-Badge entwickelt. Mit diesen Badges können Mitglieder der AOPA

RunwayMap-Pilotenprofil mit AOPA Member-Badge



Switzerland in RunwayMap ihre AOPA-Mitgliedschaft, Fachwissen sowie ihre Flug-erfahrungen präsentieren und zeigen, bei welchen Fragen rund ums Fliegen sie anderen Piloten weiterhelfen können. «Tipps zu Landebedingungen oder Besonderheiten am Flugplatz sind sehr hilfreich – besonders bei Flügen zu neuen Destinationen», so Anne-Katrin Maser, Co-Founder von RunwayMap. «Mit diesem einzigartigen Feature stärken AOPA Switzerland und RunwayMap den Austausch unter passionierten Piloten.»

Der RunwayMap-Eventkalender umfasst für die diesjährige Flugsaison schon über 110 Aviation Events aus dem deutschsprachigen Raum, darunter die nächsten Termine für AOPA-Seminare, Fly Outs und Flugsicherheitstrainings.

Weitere Informationen und kostenloser Download unter www.runwaymap.com.

Flugwetter mit Wind und METAR



Die General Aviation trifft sich am Bodensee Weltpremieren, Innovationen und zu wenig Piloten

Hjk – Die AERO 2019, die am 13. April zu Ende ging, wird mit einem neuen Ausstellerrekord in die Geschichte eingehen. 757 Unternehmen aus 40 Ländern stellten an der Luftfahrtmesse am Bodensee ihre Produkte aus. Eine leichte Zunahme auch auf Seiten der Besucher sorgte bei den Ausstellern für zufriedene Gesichter. Tadej Hozic, Produkt Manager beim Flugzeughersteller Pipistrel, bringt es auf den Punkt: «Wenn man nicht auf der AERO ist, dann existiert man quasi nicht.» Kein Wunder also, dass die AERO boomt, denn mittlerweile gehört es zum guten Ton, in Friedrichshafen dabei zu sein.

Weltpremieren und Innovationen standen im Mittelpunkt und das hoch fachlich ausgerichtete Rahmenprogramm stiess bei den Fachbesuchern auf grosse Resonanz. Die Erfolgsgeschichte der grössten GA-Ausstellung Europas ging deshalb auch 2019 weiter.

Die Bilanz ist eindrücklich: 32 100 Fachbesucher, zufriedene Aussteller und erleichterte Veranstalter, die froh sind, dass der viertägige Grossanlass auch dieses Jahr wieder so reibungslos abgelaufen ist. Wie jedes Jahr präsentierte sich auch die AOPA Switzerland. In Zusammenarbeit mit der IAOPA und den Kolleginnen und Kollegen aus Deutschland

Wir freuen uns, wenn Mitglieder und Gäste zu uns an den Stand kommen, um über aktuelle Themen und Entwicklungen in der General Aviation zu diskutieren oder sich den einen oder anderen Rat zu holen. Im Bild v.l.n.r. AOPA-Präsident Daniel Affolter, CEO Philippe Hauser im Gespräch mit Toni Leuenberger und Ruth Bürgenmeier. *Nous sommes heureux de recevoir des membres et des invités à notre stand afin de discuter de sujets d'actualités et de développements dans le domaine de l'aviation générale ou pour obtenir d'autres conseils. De gauche à droite: Daniel Affolter, président de l'AOPA, Philippe Hauser, CEO, lors d'un entretien avec Toni Leuenberger et Ruth Bürgenmeier.*



und Österreich waren wir am gemeinsamen, grosszügigen Stand vertreten, in direkter Nachbarschaft zur EASA.

GA-Piloten zunehmend gefragt

Für Geschäfts-, Transport- und Rettungseinsätze werden gegenwärtig Piloten für nahezu alle Kategorien und Flugzeugtypen gesucht. Diesem Trend gehorchend setzte die Messeleitung dieses Jahr einen deutlichen Schwerpunkt, indem vor allem der Pilotennachwuchs mit «Be a pilot» und der Flight Simulator Area direkten Zugang zu Information aus erster Hand bekam. Hört man sich in der Branche um, be-

kommt man den Eindruck, dass die Nachwuchsförderung sogar eher zu spät eingesetzt hat. Es ist nicht auszuschliessen, dass diesbezügliche Versäumnisse aus den letzten Jahren für einen eklatanten Pilotenmangel sorgen könnte.

CO-Warngerät mit Headset verbunden

In der Halle A6 fiel uns ein neuartiges Gerät auf, das bei Kohlenmonoxid im Cockpit Alarm schlägt. Alle fürchten sich vor Kohlenmonoxid. Mit dem BAC-CO-Sentinel werden Piloten drahtlos vor Kohlenmonoxid im Cockpit gewarnt. Das

Mit maximal 610 km/h Reisegeschwindigkeit gehört die neue TBM 940 des französischen Herstellers DAHER zu den schnellsten einmotorigen Turboprop-Flugzeugen der Welt, die von einer Propellerturbine angetrieben werden. Die TBM 940 ist für den Instrumentenflug zugelassen. Eine moderne Enteisungsanlage und ein Glasscockpit der neuesten Generation sorgen für ein sicheres Ankommen. Der durchschnittliche Flieger bietet Platz für Pilot und maximal fünf Passagiere. *Avec une vitesse de croisière maximale de 610 km/h, le nouveau TBM 940 du constructeur français DAHER est l'un des aéronefs monomoteurs à turbopropulseurs le plus rapide au monde, propulsé par une turbine à hélice. Le TBM 940 est certifié pour le vol aux instruments. Un système de dégivrage moderne et un «cockpit en verre» de dernière génération permettent d'arriver à destination en toute sécurité. L'avion aux lignes élégantes offre de l'espace pour le pilote et un maximum de cinq passagers.*



Das Smartphone als Portemonnaie: «aerops» ist der weltweit erste mobile Bezahlservice für die allgemeine Luftfahrt. Mit der App «aerops» können Piloten ihre Lande- und Abstellentgelte sowie alle weiteren Leistungen, die an Regional- und Verkehrsflughäfen anfallen, direkt über ihr Smartphone einfach aus dem Cockpit heraus bezahlen. Damit gehören Ungewissheiten über die Höhe von Lande- und Abstellgebühren der Vergangenheit an.

Le smartphone comme porte-monnaie: «aerops» est le premier service de paiement mobile au monde pour l'aviation générale. Avec l'appli «aerops», les pilotes peuvent simplement payer leurs frais d'atterrissage et de stationnement ainsi que tous les autres services qui sont facturés dans les aéroports régionaux et commerciaux directement depuis le cockpit via leur smartphone. Les incertitudes quant au montant des redevances d'atterrissage et de stationnement appartiennent au passé.



Gerät ist das Modernste in Sachen CO-Warnung. Piloten legen den batteriebetriebenen BAC-CO-Sentinel einfach auf das Instrumentenpanel im Cockpit und lassen ihn mit ihrem BT-Headset verbinden. Steigt der CO-Wert über den Grenzwert, warnt das Gerät entweder mit Sprachausgabe oder mittels eines akustischen Signals.

Die Junkers Flugzeugwerke AG mit Sitz in Dübendorf glänzten mit der sechssitzigen Junkers F13, dem ersten Ganzmetall-Verkehrsflugzeug von 1919. Die erste neue F13 im Retrodesign fliegt bereits. In Dübendorf sollen mindestens fünf Exemplare des Klassikers mit offenem Cockpit nach Originalplänen entstehen.

Der Bericht in dieser Ausgabe musste etwas kürzer ausfallen als in anderen Jahren. Grund dafür ist, dass die AERO diesmal mit dem Redaktionsschluss für den «Position Report» zusammenfiel. Falls Sie sich ausführlicher über die vielen Europa- und Weltpremierer informieren möchten, finden Sie auf unserer Website www.aopa.ch sowie unter www.aero-expo.com einen Fundus an ergänzenden Informationen. Bitte bereits jetzt in Ihrer Agenda vormerken: Die nächste AERO findet vom 1. bis 4. April 2020 statt. Auf Wiedersehen in Friedrichshafen.

Helfen Sie uns sparen!

Teilen Sie uns bitte Ihre Adressänderung auf der Website www.aopa.ch im Memberbereich unter Adressberichtigung mit oder direkt per office@aopa.ch.
Ihr AOPA-Sekretariat

Le rendez-vous de l'aviation générale au bord du lac de Constance Premières mondiales, innovations et trop peu de pilotes



32 100 visiteurs professionnels sont venus du monde entier à Friedrichshafen pour quatre jours. Il y avait beaucoup de choses à admirer. Entre autres, ce Junkers F13 construit selon les plans originaux. Le bel avion tout en métal a été la star surprise de l'AERO 2019.

32 100 Fachbesucher kamen an vier Messtagen aus aller Welt nach Friedrichshafen. Zu bestaunen gab es viel. Unter anderem diese nach Originalplänen gebaute Junkers F13. Das attraktive Ganzmetall-Flugzeug war der heimliche Star an der AERO 2019.

Hjk – AERO 2019, qui a fermé ses portes le 13 avril, entrera dans l'histoire avec un nouveau record d'exposants. 757 entreprises de 40 pays ont exposé leurs produits au salon de l'aviation au bord du lac de Constance. Une légère augmentation également de la part des visiteurs a contribué aux visages réjouis parmi les exposants. Tadej Hozic, responsable de produit chez Pipistrel, l'exprime parfaitement: «Si vous n'êtes pas présent à l'AERO, vous n'existez pratiquement pas.» Il n'est donc pas étonnant que l'AERO soit en plein essor, car cela fait maintenant partie des bonnes pratiques que d'être présent à Friedrichshafen.

L'accent a été mis sur les premières mondiales et les innovations, le programme de soutien hautement professionnel a rencontré un franc succès auprès des visiteurs professionnels. L'histoire à succès de la plus grande exposition européenne de l'AG s'est donc poursuivie en 2019.

Le résultat est impressionnant: 32 100 visiteurs professionnels, des exposants satisfaits et des organisateurs soulagés qui se réjouissent cette année encore du bon déroulement de cette grande manifestation de quatre jours. Comme chaque année, l'AOPA Switzerland était de la partie. En coopération avec l'IAOPA et nos collègues d'Allemagne et d'Autriche, nous étions représentés sur le généreux stand commun, à proximité de l'EASA.

Demande croissante de pilotes pour l'AG

Pour les opérations d'affaires, de transport et de sauvetage, des pilotes sont actuellement recherchés dans presque toutes les catégories et pour tous les types d'avions. Pour répondre à cette tendance, la direction du salon a cette année clairement mis l'accent sur l'accès direct des jeunes pilotes à des informations de première main avec «Be a pilot» et l'espace «Flight

Simulator». Si vous regardez autour de vous, vous avez l'impression que la promotion des jeunes pilotes a même débuté trop tard. On ne peut exclure que les échecs de ces dernières années puissent conduire à une pénurie flagrante de pilotes.

Détecteur de CO connecté au casque audio

Dans le hall A6, nous avons remarqué un nouvel appareil qui sonne l'alarme pour le monoxyde de carbone dans le cockpit. Tout le monde redoute le monoxyde de carbone. Avec le BAC-CO-Sentinel, vous êtes averti sans fil de la présence de CO dans le cockpit. L'appareil est le plus moderne en termes d'alerte CO. Il suffit de placer le BAC-CO-Sentinel fonctionnant sur batterie sur le tableau de bord dans le cockpit et de le connecter à votre casque BT. Si la valeur CO dépasse la valeur limite, l'appareil vous avertit soit par un message vocale, soit par un signal sonore.

La société Junkers Flugzeugwerke AG, basée à Dübendorf, s'est fait remarquer

avec le Junkers F13 de six places, le premier avion commercial entièrement métallique de 1919. Le premier nouveau F13 au design rétro vole déjà. À Dübendorf, au moins cinq exemplaires de l'avion classique à cockpit ouvert devraient être construits d'après les plans originaux.

Le compte rendu de ce numéro a dû être un peu écourté par rapport aux autres années. La raison en est que cette fois-ci, l'AERO a coïncidé avec la date limite de rédaction du «Position Report». Si vous souhaitez en savoir plus sur les nombreuses premières européennes et mondiales, veuillez consulter nos sites Internet www.aopa.ch et www.aero-expo.com pour de plus amples informations.

Veuillez noter dans votre agenda dès maintenant: le prochain AERO aura lieu du 1er au 4 avril 2020. Rendez-vous à Friedrichshafen.



Cette année a eu lieu la deuxième édition du «Heli Hangar». Dans le hall B5, 25 hélicoptères étaient rassemblés, du petit Cabri au Super Puma. Le programme de conférences de quatre jours organisé dans cet hall avec des conférences spécialisées «à discrétion» a suscité un intérêt particulier. Dieses Jahr fand die zweite Auflage des «Heli Hangars» statt. In der Halle B5 waren 25 Helikopter versammelt, von der kleinen «Zefhir» bis hin zum vergleichsweise gigantischen Super Puma. Das in diese Halle integrierte viertägige Vortragsprogramm mit spannenden Fachvorträgen «à discrétion» sorgte für zusätzliche Aufmerksamkeit.



Einladung zur 55. ordentlichen Generalversammlung der AOPA Switzerland

Samstag, 15. Juni 2019, 12.00 Uhr auf dem Flugplatz Buochs

Traktanden:

1. Konstituierung, Wahl von Protokollführer und Stimmzähler
2. Genehmigung des Protokolls der 54. GV vom 16. Juni 2018 in Wangen-Lachen
3. Jahresbericht 2018/2019
4. Jahresrechnung 2018
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahlen
7. Aktivitäten 2018/2019
8. Verschiedenes

Die Jahresrechnung 2018 (bestehend aus Bilanz und Erfolgsrechnung) ist im Mitgliederbereich auf <https://aopa.ch/go/1501> abrufbar. Sie wird ausserdem vor der Generalversammlung aufliegen.

Anträge an die Generalversammlung sind dem Vorstand bis spätestens zum 31. Mai 2019 einzureichen. Nicht termingerecht eingereichte Anträge können an der Generalversammlung nicht behandelt werden.

Dieses Jahr haben wir die Ehre und Freude, von vielen Freunden, Unterstützern und Gönnern der General Aviation in Buochs zu einem spannenden und abwechslungsreichen Rahmenprogramm eingeladen zu sein (<https://aopa.ch/go/1505>). Wir danken allen herzlich dafür und freuen uns, gemeinsam dieses Wochenende verbringen zu können.

Aus organisatorischen Gründen bitten wir alle Mitglieder, sich mit dem entsprechenden Formular auf <https://aopa.ch/go/1506> anzumelden.

Anfliegende Crews bitten wir, die lokalen Vorschriften einzuhalten.

Besten Dank und bis bald

**AOPA Switzerland
Im Namen des Vorstandes**

Daniel Affolter, Präsident



Invitation
à la 55e assemblée générale ordinaire
de l'AOPA Switzerland

Samedi, 15 juin 2019, 12h00 à l'aérodrome de Buochs

Ordre du jour:

1. Constitution de l'AG, élection du secrétaire et des scrutateurs
2. Approbation du protocole de la 54e AG du 16 juin 2018 à Wangen-Lachen
3. Rapport annuel 2018/2019
4. Bilan et compte de résultat 2018
5. Décharge au comité
6. Elections
7. Activités 2018/2019
8. Divers

Le rapport annuel 2018 (comprenant le bilan et le compte de résultat) est disponible dans la section membres du site sous <https://aopa.ch/go/1516>. Il sera également mis à disposition lors de l'assemblée générale.

Les requêtes pour l'assemblée générale sont à soumettre au comité avant le 31 mai 2019. Les demandes qui ne seront pas soumises à temps ne seront pas traitées lors de l'assemblée générale.

Cette année nous avons l'honneur et la joie d'être invités par de nombreux amis, partenaires et bienfaiteurs de l'aviation générale à Buochs, pour un programme cadre passionnant et varié (<https://aopa.ch/go/1509>). Nous les en remercions chaleureusement et nous réjouissons de passer ce week-end tous ensemble.

Pour des raisons d'organisation nous vous prions de vous inscrire à l'aide du formulaire qui se trouve sur la page <https://aopa.ch/go/1510>.

Nous prions les membres qui viennent en avion de se conformer aux règles locales.

Merci d'avance et à bientôt

AOPA Switzerland
Au nom du comité

Daniel Affolter, président

Ein aviatischer Reisebericht aus Neuseeland von Philippe Hauser.
Teil 2: Mit der Viktor-Zulu-Mike über Hamilton hinüber zur Südinsel

Zwischen Airlines nach Päräpärähm

In der letzten Ausgabe berichteten wir über die «Beschaffungsoдыssee», die unser CEO in Neuseeland erlebte, bis er schliesslich das behördliche Go hatte, mit der Cessna 206 ZK-VZM zu fliegen. Sie finden hier den zweiten Teil seines le-senswerten Reiseberichtes:

Mittlerweile regnet es wie aus Kübeln und ich soll noch nach Hamilton weiterfliegen, wo unsere ehemalige Sekretärin Renata Leimer ein Bed & Breakfast betreibt. Hamilton ist ein kontrollierter Flugplatz und nur rund 30 Minuten von Ardmore entfernt. Der Wetterradar macht mir Hoffnung, er zeigt, dass es in etwa einer Stunde ein kleines, trockenes Fenster geben wird. Und genau in diese Lücke will ich einfliegen. Inzwischen nutze ich die Zeit, die Flugvorbereitung zu machen und die geeignetste Strecke zu wählen. Rund um die Flugplätze in Neuseeland wimmelt es geradezu von VFR Reporting Points. Diese haben allesamt Namen und sind nicht mit

Buchstaben und Nummern versehen, wie wir es bei uns in Europa kennen. Einige dieser Wegpunkte sind allerdings mit einheimischen Namen versehen. Deren Aussprache kann für ausländische Piloten herausfordernd sein; von den Flugplatznamen einmal ganz abgesehen.

Die Route im Kopf, den Slang in den Ohren

Für meinen Anflug auf Hamilton wähle ich eine mir zusagende Route aus. Allerdings scheint das der ATC nicht sonderlich zu gefallen. Prompt fragt man mich am Funk: «Sind Sie mit den Verfahren in Hamilton vertraut?» Natürlich nicht, weshalb mich die ATC flugs auf andere Punkte dirigiert und nachschickt, ich sollte mich doch bitte vorher schlau machen. In der Tat steht im AIP säuberlich aufgelistet, welche Routen zu fliegen seien. Und tatsächlich, im AvPlan finde ich entsprechende Hinweise für die Routenführung auf kon-

Neuseeland Slang – das andere Englisch

Das Kauderwelsch-Buch

ISBN: 978-3-8317-6443-3

Ausstattung: komplett in Farbe, handliches Format, ca. 1000 Stichworte für den alltäglichen Gebrauch erklärt und praxisnah geordnet. Mit Aussprachebeispielen: Ausgewählte Wörter, Sätze und Redewendungen aus dem Buch kostenlos anhören, über QR-Codes oder den Link auf der Buchrückseite.





An der Westküste von Neuseelands Südinsel befinden sich einige der weltchönsten Fjorde. Aus der Vogelperspektive eröffnen sich ganz besondere Eindrücke. (Foto: New Zealand Tourism)
Sur la côte ouest de l'île du sud de la Nouvelle-Zélande se trouvent quelques-uns des plus beaux fjords du monde. Vue du ciel sur ces magnifiques impressions. (Photo New Zealand Tourism)

trollierten Plätzen. Was mir aber mehr zu schaffen macht als die Zurechtweisung des Controllers, ist der neuseeländische Slang in der englischen Voice. Und das beileibe nicht nur bei diesem einen Controller. Deren Voice orientiert sich

Mein Alternate-Flugplatz auf dem Weg nach Paraparaumu: Wanganui Airport (NZWU)
Mon aéroport alternate en route vers Paraparaumu: Wanganui Airport (NZWU)



eher an Klartext, als an standardisierter Phraseologie. Mit «Say again slowly, please» begannen vor allem zu Beginn etliche meiner Readbacks. Irgendwann beginnen sich meine Ohren an den Slang zu gewöhnen. Aber nun wundert mich nicht mehr, dass es sogar gedruckte Ratgeber für Neuseeland gibt, mit vielsagenden Titeln wie «Neuseeland Slang – das andere Englisch».

Natürlich habe ich mich in der Folge akribisch an die Weisungen im AIP gehalten. Wenn immer Sie mal in Neuseelands Luftraum unterwegs sein sollten: Holen sie bei der ATC keine Freigabe für persönlich zusammengestellte Routen ein, sondern halten Sie sich an die Vorgaben im AIP.

In Neuseeland gibt es nicht viele ausländische Flugzeuge. Wer kommt schon übers offene Meer zu diesem entlegenen Inselstaat? Das mag der Hauptgrund sein, weshalb das Hoheitszeichen «ZK» am Funk nie genannt wird – auch nicht beim Erstaufruf, sondern nur die letzten

drei Buchstaben. Meine Cessna 206 heisst ZK-VZM. Hier wird sie nur VZM genannt.

In Hamilton erlebe ich beim Versuch, die Landtaxe zu bezahlen, eine weitere Überraschung. Die ATC hat mich zum Parken nicht auf die Seite des C-Offices dirigiert, sondern auf die andere Pistenseite, wo die lokale Flugschule ansässig ist. Dort schaut man mich bloss verwundert an, als ich was von Landtaxenbezahlung sage. Auf den grösseren Flugplätzen, meist Flugplätze mit Linienverkehr, wird nämlich die Landtaxe dem Flugzeugbesitzer automatisch in Rechnung gestellt. Die kleineren Flugplätze sind entweder gratis oder man bezahlt die Taxe bei der Kaffeebar. Mein Fluglehrer in Ardmore hatte mich mehrmals auf die teilweise unberechenbaren und sehr starken Winde hingewiesen. Seiner Warnung gehorchend gebe ich mir grosse Mühe, die C206 sicher am Boden zu verankern.

Linienverkehr und General Aviation in unaufregter Koexistenz

Nach einer Phase, die man angesichts des 12-stündigen Jetlags mit etwas Phantasie Schlaf nennen könnte, beschliesse ich, bis ganz in den Süden nach Queenstown zu fliegen. Das geht aber nur mit einem Tankstopp vor dem Überflug auf die Südinsel. Dieser soll in Paraparaumu – ausgesprochen Päräpärähm – stattfinden, einem kleineren Flugplatz an der Südwestküste der Nordinsel. «Päräpärähm» wird auch von Linienflugzeugen der Air New Zealand angefliegen. Eine stattliche Anzahl an Turboprops, ATR72 und Bombardier Q3000 stellt eine perfekte inländische Verbindung zum Grossflughafen von Auckland sicher. Sie fliegen vor allem kleinere und unkontrollierte Flugplätze an. Erstaunlich, wie gut da der VFR-Verkehr und der Linienverkehr aneinander vorbeikommen. Und dies notabene

Der Flugplatz von Paraparaumu (NZPP) nach einer kurzen Regenschauer. Er nennt sich auch Kapiti Coast Airport.
L'aéroport de Paraparaumu (NZPP) après une petite averse. Un autre nom de l'aéroport est Kapiti Coast Airport.





Wunderschöne und unberührte Landschaften.
De magnifiques paysages vierges.

nur mit Blind Calls, also weder TWR noch AFIS, und das alles im Luftraum Golf.

Die VZM habe ich nass gemietet. Eine Bezugskarte für die Selbstbedienungstankstellen der Treibstofffirma Z-Energy Fuel liegt im Flugzeug. Der Nachteil besteht darin, dass wohl die meisten, aber eben nicht alle Flugplätze über Z-Energy Fuel verfügen, weshalb ein sorgfältiges Planen unerlässlich ist. Paraparaumu ist indes ein solcher Z-Energy-Platz.

Beim Tanken unterhalte ich mich mit einem lokalen Helikopterpiloten, der mir mit Nachdruck einbläut, die Südinsel nur bei Sichtkontakt anzufliegen. Das Wetter ist jetzt «so lala», mit einem Deckel auf rund 1000 ft. Mitunter regnet es stark, dies aber nur lokal. Die Sicht jedoch war bisher ausserhalb des Regens fast uneingeschränkt gut. Der Wind blies mit rund 30 kts und einer Gegenwindkomponente von 15 kts. Die Gegebenheiten sind nach einem erneuten Regenschauer akzeptabel, und ich starte sogleich zu meinem 30-minütigen transmaritimen Flug.

Dem Mount Cook aus dem Weg gehen

Die Südinsel ist gekennzeichnet von teilweise hohen Bergen im Westen. Die grösste Erhebung ist mit 12316 ft der bekannte Mount Cook, der höchste Punkt in ganz Neuseeland. Dagegen ist das Gelände im Osten eher flach. Weil ich vorerst unter einer geschlossenen Wolkendecke fliegen muss, fällt meine Wahl logischerweise auf die Ostküste. Auf der Höhe von Kaikoura sehe ich die ersten blauen Flecken am Himmel. Eine gute Gelegenheit, durch diese Löcher zu steigen. Auf FL85 bin ich dann aus allem draussen, in herrlichem Wetter mit blauem Himmel. Inzwischen hat der Wind gedreht, was der Ground Speed zusätzliche 20 bis 30 Knoten beschert, notabene ohne die geringste Turbulenz.

Wenn Margeriten zu Schafen werden

Queenstown selber hat keine wirklich gute GA-Infrastruktur. Der lokale Aeroclub wurde aus diesem Flugplatz verbannt, weil es für all die Airliner, Helikopter und Zubringer zu

und von der Touristenattraktion Milford Sound keinen Platz mehr für die kleine VFR-Fliegerei gibt. So muss ich das Tanken zwangsläufig auf den im Osten gelegenen Flugplatz Alexandra verlegen. Je näher ich zu diesem Flugplatz komme, desto mehr klart die unter mir liegende Wolkendecke auf. Ich geniesse eine wunderbare Sicht auf die meilenweit völlig unberührte Landschaft. Und wenn gelegentliche Eingriffe durch Menschenhand sichtbar werden, stammen sie von Bauern, die dort vor allem ihre Schafe weiden lassen.

Von oben sehen diese riesigen Wiesen aus, als wären sie mit Margeriten übersät. Nur beim Runtergehen und näherem Hinschauen werden aus diesen Margeriten Schafe. In Neuseeland leben knapp 5 Millionen Einwohner, aber 45 Millionen Schafe.

Der Anflug auf Alexandra und die darauf folgende Landung sind problemlos und die Z-Energy-Tankstelle schnell gefunden. Gegenüber der Tankstelle ist ein Pilot dabei, seine PA28 zu hangarieren. Als er damit fertig ist, kommt er mit seinem Auto zu mir hinüber und begrüsst mich herzlich auf «seinem» Flugplatz. Wir unterhalten uns – wen wundert es – über die General Aviation. Als ich ihn auf die Landetaxe anspreche, meint er nur, dass Piloten, die Avgas tanken, keine Landetaxe zu entrichten hätten. Welch noble Geste, denke ich. Das sollte man auch in Europa einführen.

[Die nächste Etappe auf Philipp Hausers Neuseeland-Reise führt nach Queenstown. Lesen Sie mehr darüber in der Ausgabe 270.](#)

Compte rendu d'un voyage aéronautique de Philippe Hauser en Nouvelle Zélande. Etape 2: avec le Victor-Zulu-Mike vers l'île du Sud.

Entre les avions de ligne vers Paireparamu

[Dans l'édition précédente nous parlions de «l'odyssée de l'acquisition» que notre CEO a vécue en Nouvelle Zélande avant de recevoir le «Go» administratif pour voler avec le Cessna 206 ZK-VZM. Vous trouverez la deuxième partie de son compte rendu qui vaut la peine d'être lu:](#)

Entretemps il pleut des cordes et je dois encore continuer le vol jusqu'à Hamilton où notre ancienne secrétaire Renata Leimer tient un Bed & Breakfast. Hamilton est un aéroport contrôlé situé à une trentaine de minutes d'Ardmore. Le radar météo me donne de l'espoir, il montre une

petite fenêtre de temps sec, dans une heure approximativement, et c'est exactement l'ouverture que je compte utiliser. En attendant je profite du temps pour préparer le vol et chercher la route optimale. Tout autour des aéroports de Nouvelle-Zélande, il a une nuée de points de compte-rendu VFR. Ces points ont tous des noms au lieu des lettres et des chiffres comme nous en avons l'habitude en Europe. Certains de ces repères de balisage portent le nom d'un lieu indigène, dont la prononciation peut constituer un challenge pour les pilotes étrangers; sans parler des noms des aéroports.



Quelques collines (environ 8500 ft) qui ont été recouvertes de neige il y a peu de temps.
Einige Hügel (rund 8500 ft) haben kurz zuvor etwas Schnee abgekriegt.

L'itinéraire en tête, le jargon dans les oreilles

Pour mon approche de Hamilton j'ai choisi un itinéraire qui me convenait bien. Mais visiblement ça n'a pas spécialement plu à l'ATC. Rapidement on m'a demandé à la radio: «Vous êtes habitué à la procédure en vigueur à Hamilton?» Naturellement pas, par conséquent l'ATC m'a redirigé vers d'autres points et m'a prié de mieux me renseigner avant de me lancer. En effet, les itinéraires sont soigneusement listés dans l'AIP et effectivement dans AvPlan j'ai trouvé les renseignements concernant les routes à choisir pour accéder aux aéroports contrôlés. Mais ce qui m'a créé plus de soucis que les remontrances du contrôleur, c'est le dialecte néo-zélandais au niveau de la Voice et pas seulement avec ce contrôleur en particulier. Leur Voice tient plus du langage clair que d'une phraséologie standardisée. Au début surtout, nombre de mes collationnements se résumaient à «Say again slowly, please». Mais après un

moment mes oreilles se sont habituées au jargon. Mais je comprends mieux pourquoi on trouve même des guides pour la Nouvelle-Zélande avec des titres du style «Le jargon de Nouvelle-Zélande – l'autre Anglais».

Naturellement pour la suite, je me suis méticuleusement tenu aux directives de l'AIP. Si un jour vous vous déplacez dans l'espace aérien néo-zélandais, n'aller pas chercher des autorisations auprès de l'ATC pour des itinéraires que vous avez vous-même choisis, contentez-vous de suivre les directives de l'AIP.

Il n'y a pas beaucoup d'avions étrangers en Nouvelle-Zélande. Mais qui va se rendre dans ces îles perdues en traversant en haute mer? C'est sans doute la raison principale qui fait que l'emblème «ZK» de la nation n'est même pas mentionné – même lors du premier contact – à la radio. Seules les trois dernières lettres sont mentionnées. Ainsi mon Cessna 206 qui s'appelle ZK-VZM devient VZM ici.

A Hamilton j'ai eu une nouvelle surprise lorsque j'ai essayé de payer la taxe d'atterrissage. L'ATC ne m'avait pas dirigé du côté du bureau C pour parquer, mais de l'autre côté de la piste, qui accueille l'école d'aviation locale. Là-bas on s'est montré étonné lorsque j'ai commencé à parler de payer des taxes d'atterrissage. Sur les aéroports un peu plus grands, qui reçoivent souvent aussi du trafic de ligne, la taxe d'atterrissage est en fait facturée automatiquement au propriétaire de l'avion. Pour les petits aéroports soit c'est gratuit, soit la taxe est payée au bar à café. Mon instructeur de vol à Ardmore m'avait fait remarquer que la région était sujette à de très forts vents imprévisibles. Pour tenir compte de son avertissement, je m'efforce donc de solidement attacher le C206 au sol.

Vols de ligne et aviation générale en coexistence décontractée

Après une phase, qui compte tenu du jetlag de 12 heures, peut avec un peu d'imagination être qualifiée de sommeil, je décide de voler vers le sud jusqu'à Queenstown. C'est seulement possible en faisant un arrêt intermédiaire pour prendre du fuel avant la traversée vers l'île du sud, qui doit avoir lieu à Paraparamu – prononcer Paireparamu –, un aéroport plus petit sur la côte sud-ouest de l'île du nord. «Paireparamu» est également utilisé par les avions de ligne d'Air New Zealand. Un nombre non négligeable de turboprops, ATR72 et Bombardiers Q3000, permettent une parfaite liaison interne avec l'aéroport international d'Auckland. Ils desservent essentiellement des aéroports plus petits et non contrôlés. Étonnant de constater avec quelle facilité le trafic VFR et le trafic de ligne coexistent dans le même espace. Et ce, nota bene, seulement en uti-

lisant des Blind Calls, donc pas de tour ni d'AFIS et le tout en espace Golf. J'ai loué le VZM y compris le fuel. Une carte pour les pompes libre-service de l'entreprise Z-Energy Fuel se trouve dans l'avion. Seul désavantage est que la plupart, mais pas tous les aéroports disposent d'une station Z-Energy Fuel, donc une planification stricte s'impose. Mais Paraparamu dispose d'une station Z-Energy.

En faisant le plein je discute avec un pilote d'hélicoptère local, qui m'enfoncé avec insistance dans la tête qu'il ne faut pas approcher l'île du sud sans contact visuel. Le temps est devenu couci-couça avec une couverture aux alentours de 1000 ft. De temps à autre il pleut fort, mais seulement par endroits. Mais en dehors de la pluie la visibilité était pour l'instant excellente. Le vent soufflait à près de 30 kts avec une composante de vent de face de 15 kts. Les conditions deviennent acceptables après une autre averse et je démarre tout de suite pour mon survol maritime de trente minutes.

Eviter le Mount Cook

L'île du sud est caractérisée par ses hautes montagnes à l'ouest. La plus grande élévation avec ses 12 316 ft est le célèbre Mount Cook, le point le plus élevé de toute la Nouvelle-Zélande. En comparaison le terrain à l'est est plutôt plat. Comme je dois d'abord voler sous une couche de nuages mon choix se porte tout naturellement sur la côte est. A la hauteur de Kaikoura je découvre les premiers bouts de ciel bleu. Une bonne occasion de monter à travers les trous. Au FL85 je me suis sorti de tout ça et me retrouve avec une météo de rêve avec du ciel bleu. Entretemps le vent a tourné, ce qui procure au Ground Speed de 20 à 30 nœuds de plus, nota bene sans la moindre turbulence.

Lorsque les marguerites se transforment en moutons

Queenstown elle-même n'a pas réellement de bonne infrastructure pour l'aviation générale. L'aéroclub local a été banni de l'aéroport, parce qu'entre les avions de ligne, les hélicoptères et ceux qui partent et reviennent de l'attraction touristique de Milford Sound il n'y a plus de place pour la petite aviation VFR. J'ai donc été forcé de faire le plein à l'aéroport d'Alexandra situé à l'est. Plus je m'approchais de cet aéroport, plus la couche de nuages en-dessous de moi s'éclaircissait. J'admire la superbe vue sur ce paysage complètement vierge sur des lieues à la ronde. Et si de temps à autre on remarque une intervention humaine elle se limite essentiellement à la présence de paysans qui font brouter leurs moutons.

D'en haut on a l'impression de voir d'énormes pâturages couverts de marguerites. Ce n'est qu'en descendant et en y

regardant de plus près que les marguerites se transforment en moutons. La Nouvelle-Zélande accueille à peine 5 millions d'habitants, mais 45 millions de moutons.

L'approche Alexandra suivie de l'atterrissage se sont passés sans le moindre problème et la station Z-Energy a vite été trouvée. En face de la pompe à essence un pilote est en train d'entrer son PA28 dans le hangar. Lorsqu'il a fini, il vient vers moi avec sa voiture et me souhaite la bienvenue sur «son» aéroport. Nous discutons – qui l'eût cru? – d'aviation générale. Lorsque je lui parle de taxe d'atterrissage, il fait juste remarquer que les pilotes qui prennent de l'Avgas n'ont pas de taxes à payer. Je pense: quel beau geste. On devrait également introduire ça en Europe.

[La prochaine étape du voyage en Nouvelle-Zélande de Philippe Hauser va l'amener à Queenstown. Apprenez en plus en lisant l'édition 270.](#)

*Environ 45 minutes avant l'arrivée à Alexandra tous les nuages se sont dissipés.
Rund 45 Minuten vor Ankunft in Alexandra haben sich alle Wolken aufgelöst.*



ALO-Porträt Nr. 14

Verena van Voornveld

[In lockerer Folge publizieren wir im «Position Report» Porträts unserer AOPA Liaison Officers. In der aktuellen Ausgabe stellen wir Ihnen Verena van Voornveld vor. Jan Karbe hat die erfahrene Pilotin und Theorie-Instruktorin am diesjährigen Flight Safety Seminar in Brugg getroffen.](#)

Verena, du bist für uns als ALO auf dem Flugplatz Zürich LSZH im Einsatz. Was machst du, wenn du nicht fliegst?

Wenn ich nicht im Cockpit sitze, bin ich als Marketingfrau in meiner eigenen Eventagentur in Erlenbach am Zürichsee im Einsatz. Wann immer ich als ALO im Einsatz bin, nutze ich jede sich bietende Gelegenheit, um auf die AOPA, die so wichtig für unsere General Aviation ist, aufmerksam zu machen.

Kannst du uns als Insiderin bitte kurz die Vorzüge und die Nachteile des grössten Schweizer Flughafens für die GA beschreiben?

Ich fliege hier in LSZH seit rund 30 Jahren. Ein Vorteil ist die Internationalität. Diese macht zwar vielen GA-Piloten Angst, aus meiner Sicht zu viel Angst. Sobald man diesen Platz mal aus der Cockpit-Perspektive erlebt hat, verliert er trotz seiner Komplexität seinen Schrecken. Ich kann wirklich allen empfehlen, LSZH nicht zu meiden. Just do it!

Ein Nachteil ist die restriktive Slot-Regelung. Doch selbst hier entdeckte ich einen Vorteil, denn die Kooperationsbereitschaft der Controller erlaubt auf allen LSZH-Frequenzen ein konstruktives Miteinander. Ich finde, diese Zusammenarbeit ist heute sogar besser als früher.

Seit wann fliegst du und womit fliegst du am liebsten?

2019 habe ich mein fliegerisches 30-Jahr-Jubiläum. Ich fliege am liebsten mit den Cessnas, darunter auch mit einer C-182 ab dem Flugplatz Speck-Fehraltorf. Ab Klotten bewege ich gelegentlich auch eine Piper Archer. Doch die Cessnas sind mir ans Herz gewachsen. Dank meinen mittlerweile 1000 Flugstunden verbindet mich gerade mit den Cessnas eine angenehme Vertrautheit.

Was war dein bisher eindrucklichstes Flugerlebnis?

Was immer wieder eindrucklich ist, sind Flüge über die Alpen, nach Spanien und an die Côte d'Azur. Egal, wie oft man da hinfliegt, es ist jedes Mal anders. Kürzlich war ich in der Bretagne und flog dort der Küste entlang. Das war auch beeindruckend.



Oder ein Flug in Spanien, dem Douro entlang nach Porto. Ich vergesse viele dieser Bilder wohl nie mehr. Gerade diese Einsamkeit, Weitläufigkeit und Schönheit führen zu einer Erfahrung, die nicht in Worten auszudrücken ist.

Gibt es in deiner Pilotenlaufbahn auch Erlebnisse, auf die du lieber verzichtet hättest?

Ohne hier ins Detail gehen zu wollen, gab es zwei drei Ereignisse, die zwar glücklich ausgegangen sind, mir aber Lektionen erteilt haben, die mir zu wertvollen Einsichten verholfen haben.

Du bist Theorieinstruktorin. Welchen Tipp gibst du angehenden Pilotinnen und Piloten mit auf den Weg?

Viele junge Piloten kommen heute in die Theoriestunden, ohne zuvor auch nur eine einzige Flugstunde absolviert zu haben. Ich empfehle hier, sofort mit dem Sammeln von Flugerlebnissen zu beginnen. Denn genau das ist der Urquell der Motivation, die es braucht, um diese anspruchsvolle Ausbildung zu Ende zu führen. Die Leidenschaft zur Fliegerei kann meines Erachtens nur auf diesem Weg entfacht werden.

[Verena, wir danken dir für dieses Interview und für deinen wertvollen Einsatz, den du auf dem Flughafen Zürich für die AOPA Switzerland und ihre Mitglieder leistest. Weiterhin many happy landings!](#)

ALO Portrait N° 14

Verena van Voornveld

De temps en temps, nous publions des portraits de nos agents de liaison de l'AOPA dans le «Position Report». Dans le numéro actuel, nous vous présentons Verena van Voornveld. Jan Karbe a rencontré la pilote expérimentée et instructrice de théorie lors du séminaire sur la sécurité des vols de cette année à Brugg.

Verena, tu œuvres pour nous en tant qu'ALO à l'aérodrome de Zurich LSZH. Que fais-tu lorsque tu ne voles pas?

Quand je ne suis pas dans le cockpit, je travaille au service marketing dans ma propre agence événementielle à Erlenbach sur le lac de Zurich. Chaque fois que j'œuvre en tant qu'ALO, je profite de cette occasion pour attirer l'attention sur l'AOPA qui est si importante pour notre aviation générale.

En tant qu'initiée, peux-tu décrire brièvement les avantages et les inconvénients pour l'AG du plus grand aéroport de Suisse?

Je vole à LSZH depuis environ 30 ans. Un avantage est le caractère international. Bien que cela fasse peur à de nombreux pilotes de l'AG, c'est à mon avis un peu exagéré. Dès que l'on découvre cet aéroport vu du poste de pilotage, la peur disparaît malgré la complexité. Je ne peux que recommander à tout le monde de ne pas éviter LSZH. Just do it!

Un inconvénient est la réglementation restrictive des slots. Mais là encore, je découvre un avantage, car la volonté de coopération des contrôleurs permet une communication constructive sur toutes les fréquences de LSZH. Je pense que

cette coopération est encore meilleure aujourd'hui qu'auparavant.

Depuis quand voles-tu, avec quoi préfères-tu voler?

En 2019, j'ai fêté mes 30 ans de carrière aéronautique. Je vole de préférence sur Cessna, dont un C-182 basé sur l'aérodrome de Speck-Fehraltorf. À partir de Klotten, je vole parfois sur Piper Archer. Mais les Cessnas me tiennent à cœur. Grâce à mes 1000 heures de vol, j'ai une agréable intimité avec les Cessnas.

Quelle a été ton expérience de vol la plus impressionnante jusqu'à présent?

Ce qui est toujours impressionnant, ce sont les vols au-dessus des Alpes, vers l'Espagne et le long de la Côte d'Azur. Peu importe le nombre de vols effectués, c'est toujours différent. Récemment, j'étais en Bretagne et j'ai volé le long de la côte. C'était également impressionnant. Ou un vol en Espagne, le long du Douro jusqu'à Porto. Je n'oublierai probablement jamais bon nombre de ces photos. Cette solitude, cette immensité et cette beauté apportent une expérience qui ne s'exprime pas par des mots.

Y a-t-il des expériences dans ta carrière de pilote que tu aurais préféré ne pas avoir?

Sans entrer dans les détails, il y a eu deux ou trois événements qui se sont bel et bien terminés, mais qui m'ont donné de bonnes leçons ainsi que de précieux conseils qui m'ont bien aidé.

Tu es instructrice de théorie. Quels conseils donnerais-tu aux jeunes pilotes débutants?

Beaucoup de jeunes pilotes viennent aujourd'hui aux cours théoriques sans avoir suivi auparavant une seule leçon de vol. Je recommande de commencer immédiatement par l'acquisition d'expériences de vol. C'est précisément la source de motivation nécessaire pour réussir cette formation exigeante. À mon avis, la passion pour l'aviation ne peut être déclenchée que de cette façon.

[Verena, nous te remercions pour cet entretien et pour ton précieux engagement en faveur de l'AOPA Switzerland et de ses membres à l'aéroport de Zurich. Many happy landings!](#)

Neue E-Mail-Adresse für Meldungen über Fluganlässe

Wir haben eine neue E-Mail-Adresse eingerichtet, auf der Sie sämtliche Anlässe, die für unsere Mitglieder interessant sein könnten, melden können. Anstatt der bisherigen Adresse aopaevents@bluewin.ch können Sie Ihre Fliegeranlässe melden auf

events@aopa.ch

Damit gelangen die Mitteilungen direkt an unsere Webmasterin und in die Redaktion. Die neue Adresse ist ab sofort gültig, während die alte Adresse für die Übergangszeit bis Ende dieses Jahres noch bestehen bleibt.

AOPA Switzerland

Moderner Hangar für die Fliegerschule Birrfeld

Hjk – Als auf dem Flugplatz Birrfeld 1940 der technische Betrieb der dortigen Fliegerschule Birrfeld gegründet wurde, ahnte man noch kaum, wie sich dieser wichtige Flugplatz entwickeln würde. In den Anfangsjahren stand für Unterhaltsarbeiten eine einfache Holzwerkstatt zur Verfügung. Diese dient den Segelfliegern noch heute als Werkstatt für Winterarbeiten. 1969 folgte dann eine neue, für damalige Verhältnisse moderne Werkstatt. Diese erfüllte in den folgenden fast 50 Jahren ihren Zweck. Im Frühjahr 2018 erfolgte der Spatenstich für den Bau einer neuen Maintenance mit zwei Hangars.

Der Bau verlief wie geplant und ohne Störungen des Flugverkehrs. Nach einem Jahr Bauzeit konnte der Neubau termingerecht fertiggestellt und im März dieses Jahres feierlich eingeweiht werden.

Im neuen Maintenance-Betrieb arbeitet ein motiviertes Team von lizenzierten Flugzeugmechanikern und angehenden Mechanikern. Die Ausbildung junger Mechaniker für Kleinflugzeuge hat bei der Fliegerschule Birrfeld einen hohen Stellenwert.

Ab 1969, also für fast 50 Jahre, beherbergte der Hangar am rechten Bildrand den Unterhaltsbetrieb der Fliegerschule Birrfeld. In rund fünf Jahren Projektierung, Planung und Bauzeit entstand an dessen Stelle ein grosszügiges neues Gebäude.
A partir de 1969, c'est-à-dire pendant près de 50 ans, le hangar situé sur le côté droit de l'image abritait les opérations d'entretien de l'école de pilotage de Birrfeld. Au bout de cinq années de conception du projet, de planification et de construction, un nouveau bâtiment spacieux a été construit à sa place.



Hangar moderne pour l'école de pilotage de Birrfeld

Hjk – Lorsque l'école de pilotage de Birrfeld a été fondée sur l'aérodrome de Birrfeld en 1940, il était difficile d'imaginer comment cet important aérodrome allait se développer. Dans les premières années, un simple atelier de menuiserie était disponible pour les travaux d'entretien. Ce dernier est encore utilisé comme atelier d'entretien des planeurs pendant la période d'hiver. En 1969, un nouvel atelier moderne selon les critères de l'époque fût construit. Celui-ci a rempli son rôle pendant les 50 années qui ont suivi. Au printemps 2018 a eu lieu le premier coup de pelle pour la construction d'un nouveau bâtiment d'entretien avec deux hangars.

La construction s'est déroulée comme prévu et sans perturber le trafic aérien. Après une année de construction, le nouveau bâtiment a été achevé comme prévu et inauguré en mars de cette année.

Une équipe motivée de mécaniciens d'avions licenciés et de mécaniciens en formation travaillent dans le nouveau bâtiment d'entretien. La formation de jeunes mécaniciens pour avions légers est d'une grande importance pour l'école de pilotage de Birrfeld.

Vue des installations modernes et fonctionnelles de l'aérodrome de Birrfeld.

A l'extrême gauche, les hangars 6 et 7 (avec panneaux solaires), à droite le nouveau hangar de maintenance qui peut accueillir jusqu'à sept avions monomoteurs. Le bâtiment moderne dispose également de plusieurs places de hangar supplémentaires.

Blick auf die modernen und zweckdienlichen Anlagen des Flugplatzes Birrfeld.

Ganz links Hangar 6 und Hangar 7 (mit Solarzellen), rechts davon die neue Halle der Maintenance, in welcher bis zu sieben einmotorige Flugzeuge untergebracht werden können. Zudem verfügt der moderne Bau über mehrere zusätzliche Hangarplätze.

How about good airmanship?

Question 01

Consider the average round, analog, air-speed indicator found in most airplanes built after 1945 and installed before flat screens took over the panels. The air-speed indicator is a colorful instrument with white, green and yellow arcs. What speeds are indicated by the upper and lower limits of the white arc?

- A. Lower limit is the power-off stall speed in the clean configuration (gear, flaps up); upper is the never-exceed speed.
- B. Lower limit is the full-power stall speed; upper limit is the maximum flap-retraction speed.
- C. Lower limit is the full-flap stall speed; upper limit is the maximum flap speed.
- D. Lower limit is the full-flap stall speed; upper limit is the maximum slip speed.

Question 02

After overcoming gravity, the pilot needs to separate the aircraft from terrain and other aircrafts. Air traffic control (ATC) issues all aircrafts under its control (below 18,000 feet) an altimeter setting, usually on initial call-up. Define "altimeter setting."

- A. Station pressure reduced to sea level
- B. Barometric pressure in millibars
- C. Station pressure corrected for temperature and humidity
- D. Barometric pressure in millibars in inches of mercury

Question 03

VFR pilots who enter the clouds and get disoriented often crash. What percentage of VFR into IMC accidents are normally fatal? (Note: These are FAA estimates, rounded to the nearest 10 percent.)

- A. 70 percent
- B. 80 percent
- C. 90 percent
- D. 100 percent

Check your skills and read the answers

Answer 01 = C is correct
Yes, lower limit is the full-flap stall speed (VSO); upper limit is the maximum flap speed (VFE). Approach and landing are normally flown at airspeeds in the white arc. (Airplane Flying Handbook)

Answer 02 = A is correct
Yes, station pressure reduced to sea level. Atmospheric pressure decreases with altitude, so reporting stations (Denver, Des Moines, New York, whatever) adjust the pressures to sea level. But, as the Pilot's Handbook of Aeronautical Knowledge reminds us,

"An altimeter setting is accurate only in the vicinity of the reporting station. Therefore, the altimeter must be adjusted as the flight progresses from one station to the next. Air traffic control (ATC) will advise when updated altimeter settings are available. If a pilot is not utilizing ATC assistance, local altimeter settings can be obtained by monitoring local automated weather ob-

serving system/automated surface observation system (AWOS/ASOS) or automatic terminal information service (ATIS) broadcasts." And, if none of those sources are available (and you don't have ForeFlight) before launching from a remote grass strip in Iowa, simply set the altimeter to field elevation (you may have to guess), and, then, get the current altimeter setting after departure from ATC or AWOS, etc.

Answer 03 = B is correct
Yes, 80 percent. Those are not good odds. Here's more from the Risk Management Handbook: "The FAA and NTSB have studied the problem extensively with the goal of reducing this type of accident. Weather-related accidents, particularly

those associated with VFR flight into IMC, continue to be a threat to GA safety because 80 percent of the VFR-IMC accidents resulted in a fatality."

The FAA goes on to say, "One question frequently asked is whether or not pilots associated with VFR flight into IMC even knew they were about to encounter hazardous weather."

Difficult to determine, because 80 percent of the pilots who attempted VFR flight into IMC and failed are dead. Those who succeed might brag around the pilots, lounge, but they're idiots and rarely fess up to the feds. (Source AOPA USA)

Book documents history of AOPA

FREEDOM TO FLY

In 1939, a small group of Philadelphia businessmen came together with a mission: to give a united voice to what was then called "miscellaneous aviation." The Aircraft Owners and Pilots Association was born. Packed with photographs of pilots' most beloved aircraft and inspiring stories of aviation pioneers "Freedom to Fly: AOPA and the History of General Aviation in America" tells the story of general aviation through the lens of its biggest advocate. Learn about the triumphs and tragedies that defined generations of pilots from the editors who bring you AOPA Pilot and Flight Training each month.

For 80 years, AOPA has fought to keep pilots flying when war, technological advances, economic booms and busts, and politics threatened our access to the skies.

Today, as the largest aviation community in the world, AOPA still works to make flying more affordable, safer, and more fun. Travel back in time through 288 glossy pages, full of the amazing photos you've come to expect from AOPA photographers and historic images from our rich archives.

This special commemorative edition is issued for AOPA's eightieth anniversary. For international orders call +1-301-695-2000 then select option #1, or if the receptionist answers, ask for Member Services. AOPA business hours are, 8:30 a.m. to 6 p.m. Eastern Standard Time (UTC minus 5 hours) time, Monday through Friday.

KNIEBRETT.CH



Pilot & Aviation SUPPLIES

Unsere Highlights

- ★ BOSE Vertretung
- ★ Jeppesen Vertretung
- ★ Aeroshell Vertretung
- ★ Bis 17 Uhr bestellt, morgen geliefert
- ★ Portofreie Lieferung ab 100 CHF
- ★ 98.5% der Artikel ab Lager lieferbar

BOSE A20 Aviation Headset

Twin Stecker, Bluetooth

- Nummer 1 Headset
- PJ Stecker
- 5 Jahre Garantie
- Inkl. Headset Tasche
- Nur 340 Gramm



1125 CHF

Luftfahrtkarten 2018

ab 31.3.2018

- ICAO Karten CH/EU
- DFS Karten
- Rogers Data
- Aviaportalano
- z.B Stuttgart 2018 VFR:



13.90 CHF

Yaesu & iCOM

Offizieller Händler Schweiz

- NEU! Yaesu FTA-250
- 8.33 kHz tauglich
- inkl. Lithium Ionen Akku
- inkl. Headset Adapter
- inkl. 12/220 Volt Ladegerät



239 CHF

AOPA Member Rabatt 2 %

Bei jeder Bestellung einlösbar

- www.kniebrett.ch
- Kundenkonto erstellen
- Warenkorb füllen
- Gutscheincode eingeben:

EhY6145

Kaufen, verkaufen, tauschen, suchen

Mitglieder platzieren KLEININSERATE GRATIS im Members' Corner

Als Mitglied profitieren Sie von der kostenlosen Publikation von Kleininseraten (Tausch, Occasion, Mitflugangebote usw.). Sie können im passwortgeschützten Mitgliederbereich der AOPA-Website www.aopa.ch unter «Members' Corner» jederzeit Gratisinserate aufgeben. Sie können dabei wählen zwischen Web-Publikation und zusätzlicher Publikation im gedruckten «Position Report».

Regeln für Gratisinserate und Bilder

Dieses Gratisangebot für Mitglieder gilt wie folgt: maximal zwei Inserate pro Ausgabe mit maximal fünf Textzeilen für Inserate ohne Bild und maximal zehn Textzeilen für Inserate mit Bild. Bilder sind immer kostenpflichtig. Die einmalige Publikation eines Bildes kostet CHF 33.– inkl. MwSt. Der fällige Betrag wird Ihnen in Rechnung gestellt. Das Kleingedruckte: Die Inserate müssen mit Vornamen, Namen, AOPA-Nummer sowie Telefonnummer, E-Mail-Adresse oder Postadresse versehen sein. Keine Chiffre-Inserate, keine Geschäftsanzeigen und nur Anzeigen, die mit Luftfahrtmaterial (Charts, Bücher etc.), Jobs (Angebote oder Gesuche) oder GA-Flugtourismus zu tun haben. Wir können keine Garantie für Platzierung und Erscheinungszeitpunkt geben. Es gibt kein «Gut zum Druck», der Text wird so publiziert, wie ihn das Mitglied aufgibt. Es gilt «Selbstbedienung». Telefonische Aufträge oder E-Mails können für Gratisinserate nicht berücksichtigt werden.

AOPA Switzerland

Acheter, vendre, échanger, chercher

Nos membres publient DES PETITES ANNONCES GRATUITES dans le coin des membres

Comme membres vous profitez de la publication gratuite de petites annonces (échanges, occasions, accompagnement pour vol, etc.). Vous pouvez à tout moment mettre une annonce dans la partie membres du site <http://aopa.ch> qui est protégée par mot de passe sous «Service aux membres/petites annonces». Vous pouvez choisir entre publication web et publication en complément dans le «Position Report».

Conditions pour les annonces gratuites et les images

Au maximum deux annonces gratuites par membre par édition avec au maximum 5 lignes de texte par annonce sans image et au maximum 10 lignes de texte pour les annonces avec image. Les images sont toujours payantes. La publication unique d'une image coûte CHF 33.–, TVA incluse. Le montant dû vous est facturé. Clauses: Les annonces doivent mentionner le prénom, le nom, le numéro de membre AOPA ainsi que le numéro de téléphone, l'adresse e-mail ou l'adresse postale. Pas d'annonce sous chiffre, pas d'annonce commerciale et seulement des annonces en relation avec l'aéronautique, tels que le matériel (charts, livres, etc.), jobs (offre ou demande) ou du tourisme de l'aviation générale. Nous ne pouvons pas donner de garantie pour l'emplacement ni pour la date de production. Il n'y a pas de «bon à tirer», le texte est publié tel que saisi et envoyé par le membre. C'est du «self-service»: les demandes par téléphone ou par e-mail pour mettre une annonce gratuite ne seront pas prises en considération.

AOPA Switzerland

zu verkaufen / à vendre: Erlebnis Florida/Bahamas für GA Piloten

Das All-In-Beratungs-Paket durch einen erfahrenen USA/Bahamas-GA-Piloten umfasst Validierung eurer EASA-Lizenz durch die FAA, Flugzeugmiete in Umgebung Miami (C172; PA28), Rundreise Bahamas und/oder Florida, Tagesausflüge z.B. zur Sun&Fun (immer erste Woche April), Akrobatik-Training über den Everglades, Schulung Wasserflugzeug oder Multi-engine oder auch individuelle Interessen und Ziele sowie Vorschläge zu Hotels und Automiete. Optimale Reisedauer 8-10 Tage. Begleitung möglich gegen Unkostenvergütung. TREAT YOURSELF TO AN EXPERIENCE OF A LIFETIME!! Für mehr Informationen: Alex unter 079 209 8223.

zu verkaufen / à vendre: Jeppesen Locher und Ordner

Jeppesen Manual Locher für 7-Ring-Ordner und ein 7-Ring-Plastik-Jeppesen-Ordner zu verkaufen für CHF 30.-. Tel. 079 672 70 21

zu verkaufen / à vendre: Piper PA-28-161, HB-PCH, 1978

Engine Lycoming O-320-D3G, TBO 1000h; Prop. Sensenich 74DM6-0-60, TBO 1500h; COM Trig TY96 (8.33 KHz); COM/NAV King KX-175B; Garmin GPS - 175XL; ADF King KR - 86; XPDR Garmin GTX - 328 Mode S; HSI Bendix/King KCS 55A; Autopilot S-TEC 50; ELT Artex ME406; guter Zustand; LSZF; VB CHF 30 000.-. Tel. 079 644 44 84

zu verkaufen / à vendre: EASA/FAA Licenses VFR/IFR

FAA: Flight Review (BFR), instruction SEP VFR/IFR. EASA: Jahrescheckflüge, Einweisungen. Raum Basel-Birrfeld-Zürich. www.flyabc.ch

zu verkaufen / à vendre: Gelegenheit: Trinidad TB20

Stationiert/hangariert in LSZK. Jg. 1990, noch 250 Stunden bis TBO (neuer Motor vorfinanziert!), Einziehfahrwerk und Verstellpropeller. Sehr gepflegt, neues Interieur, nur von 2 Piloten geflogen. Ausrüstung IFR - IR eingelöst. Kein Glascockpit. 250PS, 140/150kts Reisespeed, Endurance 6h. Wartung Seiferle Aviation, LSZK. ¼ Anteil nur CHF 17 000.-, zahlbar nach Vereinbarung. Flugstundenpreis CHF 250.-
Auskünfte: Andreas Lampart Tel. 079 322 03 15 andreas.lampart@organizers.ch

zu verkaufen / à vendre: Halteranteil Super Swift

Zu verkaufen: ¼ Halteranteil an Globe Super Swift, Standort LSZR. Melden bei Beni Lysser 079 656 47 89

**Der nächste gedruckte AOPA «Position Report»
erscheint voraussichtlich Anfang August 2019**

**Redaktionsschluss für die Ausgabe 270
ist der 7. Juli 2019**

Annahmeschluss für Inserate: 18. Juli 2019

zu verkaufen / à vendre: Luscombe L-8A, HB-DUX, 1946 – Annexe II

TSN 3225h, TSO 895h, Engine C90-8F, 90hp (no gen) TSN 895 h, TSPO 40 h, Prop. Hoffmann HO14, TSN 40 h, Com Becker AR 6201-022 (8,33 KHz), Com/Nav King KX125, GPS Garmin 150XL, X-Ponder Garmin GTX328 Mode S, ELT Kamad RC200, FLARM: EDIATec ECW 100. Excellent condition, VHB CHF 70 000. Based LFSB, Contact: victor. bertschi@bluewin.ch, Tel +41(0)79 652 00 73

**zu verkaufen / à vendre: ½ Halteranteil Cessna 182P**

TT 4320h, Motor 1400h, 3-Blattprop 500 h, Lärmklasse D, neue Garmin-Avionik (u.a. GTN650), AP, Powerflarm, Endurance 6 h, Payload vollgetankt 350 kg, gute Verfügbarkeit, Standort Hangar Birrfeld, Kontakt 079 632 48 66, gloormax@bluewin.ch

suche / cherche: Flight Sharing

Searching to fly and travel with owners of aircraft. VFR (CVFR & NIGHT FLIGHT, English Radio) & 800 hours. Pilot since 1984. I sold my aircraft. Looking for sharing flying with others. Travel flights in Europe, USA & Arabia & Africa. 079 203 58 88. geraldbidawid@yahoo.com

zu verkaufen / à vendre: ½ Halteranteil 2004 Piper Saratoga II TC, HB-PRD

Standort LFSB Basel, Holzhangar, sehr hohe Verfügbarkeit, ideales IFR-Reiseflugzeug. TT ca. 670h, Motor 10h, Prop 10h, alle Systeme totalrevidiert Aug. 18. Zustand wie neu, CAMO-gewartet. Einfach zu bedienendes Avidyne-Entegra-Glascockpit mit JeppView und WX, S-TEC 55 2-Achsen-Autopilot mit GPSS, GNSS LPV EDM 730 Engine Monitor, GAMjectors. 6 Plätze, Leder, Clubbestuhlung. 102 USG usable / 12 USG/h bei 150 kts TAS im Reiseflug. Fix installierter Sauerstoff (Pulse System). No damage history. CHF 115 000.-. Kontakt: H-P. Jacobi, 079 448 10 14, jacobi@hppj.ch



Impressum

AOPA Switzerland

Steinstrasse 37
8003 Zürich
Telefon 044 450 50 45
Fax 044 450 50 46
office@aopa.ch
www.aopa.ch

Redaktion

Jan Karbe (Hjk)
Im Chüeweg 1
8472 Seuzach
Telefon 052 317 50 88
centerline@bluewin.ch

Layout und Druck

Mattenbach AG
Technoramastrasse 19
8404 Winterthur
Telefon 052 234 52 52
office@mattenbach.ch
www.mattenbach.ch

**Übersetzungen/
Traductions**

Patrick Deville
patrick.deville@bluewin.ch
Andrea Reiss
webmaster@aopa.ch
Jean-Claude Reiss
jean-claude.reiss@aopa.ch

Auflage/Tirage 4000

Erscheint alle 3 Monate / Parution tous les 3 mois

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



AZB 8003 Zürich

PP / Journal
CH-8003 Zürich

AOPA Switzerland
Steinstrasse 37
CH-8003 Zürich

EBACE[®]

21-23 MAY 2019 | GENEVA



AOPA CONDITIONS:

- 100\$

10 free tickets

<https://aopa.ch/go/1507>



<https://aopa.ch/go/1508>



AOPA SWITZERLAND