



AOPA SWITZERLAND

NO. 272
März 2020

POSITION REPORT



« Für die General Aviation stehen im Jahr 2020 wichtige und einschneidende Entscheide an. »

AOPA Switzerland-Präsident Daniel Affolter im Editorial

Eine Abgabe auf jeden Privatflug mit Start in der Schweiz soll erst ab 5,7 Tonnen Startmasse fällig werden. Für Privatjets über 5,7 Tonnen soll die Flugabgabe zwischen 500 und 5000 CHF betragen.

(Bild: Martin Adams / Unsplash)



AOPA SWITZERLAND

Einladung

zur **56. ordentlichen Generalversammlung** der **AOPA Switzerland**

Samstag, 20. Juni 2020, 11.30 Uhr auf dem Flughafen Birrfeld LSZF

Traktanden:

1. Konstituierung, Wahl des Protokollführers und der Stimmzähler
2. Genehmigung des Protokolls der 55. GV vom 15. Juni 2019 in LSZC
3. Jahresbericht 2019/2020
4. Jahresrechnung 2019
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahlen
7. Aktivitäten 2020/2021
8. Verschiedenes

Die Jahresrechnung 2019 (bestehend aus Bilanz und Erfolgsrechnung) und das Protokoll der 55. GV werden den Mitgliedern per Link vorab zugesandt. Sie werden ausserdem vor der Generalversammlung aufliegen.

Anträge an die Generalversammlung sind bis spätestens zum 30. Mai 2020 dem Vorstand einzureichen. Nicht termingerecht eingereichte Anträge können an der GV nicht behandelt werden.

Ab 10.00 Uhr wird vom Aero Club Aargau allen Anwesenden ein Begrüssungsapéro offeriert.

11.30 Uhr: Generalversammlung im Schulungsraum im Hauptgebäude

Ab 13.00 Uhr ist ein Mittagessen zulasten der Teilnehmer organisiert.

Aus organisatorischen Gründen bitten wir alle Mitglieder, sich über das Kontaktformular auf unserer Website www.aopa.ch anzumelden.

Anfliegende Crews bitten wir, die lokalen Vorschriften einzuhalten. Vielen Dank.

Beste Grüsse und bis bald
AOPA Switzerland

Im Namen des Vorstandes

Daniel Affolter, Präsident

Inhalt

Editorial	5
News & Veranstaltungen	6
Reportage: Wie fliegt es sich am anderen Ende der Welt	8
Fachinformationen der AOPA	14
Mitgliederporträt	16
Carte Blanche: Swiss Aviation Examiners (SAE)	18
Fliegerisches aus der Schweiz: FSS	19
International News & IAOPA	20
Die AOPA: Aktivitäten	22
Kleininserate	24

Impressum

Herausgeberin

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

Redaktion & Übersetzung

Agora Schweiz
Viaduktstrasse 93
8005 Zürich
kommunikation@aopa.ch (Redaktion)
Patrick Deville
pcmdeville@gmail.com (Übersetzung)

Layout und Druck

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



Auflage 3'800 Ex.

Erscheint alle 3 Monate

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



« Die AOPA Switzerland
wird auch dieses Jahr
Ihre Interessen mit
aller Kraft verteidigen. »

Vorstandspräsident Daniel Affolter
im Editorial (ab Seite 5)

Editorial

Liebe AOPA Switzerland-Mitglieder, liebe Flug- und Flugzeugbegeisterte, liebe Interessierte

Für die General Aviation stehen im Jahr 2020 wichtige und einschneidende Entschiede an. Mehr als in vielen früheren Jahren riskiert die «kleine Aviatik» zum Spielball der Politik zu werden und vielen als Blitzableiter und Ablenkung zu dienen. Ohne Fachkenntnisse und Hemmungen wird mit dem Finger auf uns gezeigt und uns viel Übel dieser Welt angelastet. Aber wir lassen uns nicht einfach so verdrängen und die AOPA Switzerland wird sich auch in diesem Jahr mit aller Kraft für Ihre Interessen einsetzen.

Nebst dem Einsatz in Politik und Behörden wird 2020 fliegerisch ein interessantes Jahr. Das hat mit dem traditionellen Flight Safety Seminar im Februar begonnen, geht weiter an unserer Generalversammlung am 20. Juni in Birrfeld, um dann in ein ganz spezielles, dieses Mal zehntätiges Fly-Out Ende August in (fliegerisch) unbekannte Gebiete zu münden. Von Estland (Brest) nach Russland (St. Petersburg, Novgorod, Moskau, Tula, Brysansk, Minsk) bis nach Belarus (Brest). Als Mitglieder der AOPA Switzerland können Sie vergünstigt an diesen Aktivitäten teilnehmen. Sind Sie noch nicht Mitglied, freuen wir uns über Ihre Mitgliederanmeldung auf www.aopa.ch. Sie profitieren von den Aktivitäten und Informationsmaterialien und zusätzlich von einem einmaligen Versicherungsschutz und Rabatten.

Was bedeutet der Klimawandel für Pilotinnen und Piloten?

Ein Thema, das derzeit die Gesamtbevölkerung stark beschäftigt, ist der Klima-

wandel. Immer wieder wird als Grundübel auf das Fliegen verwiesen. Diesem Thema widmet sich der Beitrag

ab Seite 14. *«Jeder kann wütend werden, das ist einfach. Aber wütend auf den Richtigen zu sein, im richtigen Mass, zur richtigen Zeit, zum richtigen Zweck und auf die richtige Art, das ist schwer.»* Was der griechische Philosoph Aristoteles bereits vor über 2000 Jahren festhielt, gilt heute ebenso. Der Klimawandel ist da, und es gilt, diesen ernst zu nehmen und zu bekämpfen – und zwar dort, wo es nötig und effizient ist. 2,5% der weltweiten CO₂-Emissionen wurden in den letzten Jahren durch den kommerziellen Flugverkehr verursacht. Wie eine Reduktion dieser Emissionen angegangen werden soll, damit beschäftigen sich Forschung und Technik. Gleichzeitig gilt es, die Kräfte zu vereinen, um die Reduktion der übrigen 97,5% CO₂-Emissionen, verursacht durch z.B. Kohlekraftwerke, Auto- und Frachtverkehr, Kreuzfahrten, Viehzucht und der Abholzung der Regenwälder, zu erreichen. ●



Daniel Affolter
Präsident des Vorstands
AOPA Switzerland

News & Veranstaltungen

AERO Friedrichshafen

Die Aero 2020 wurde verschoben. Sobald das neue Datum feststeht, informieren wir Sie auf der Website.

20. Juni: 56. Generalversammlung in Birrfeld

Melden Sie sich an! Alle Informationen sind auf dem Inserat auf Seite 2 in dieser Ausgabe zu finden. Die AOPA Switzerland empfängt ihre Mitglieder mit einem tollen Rahmenprogramm und Zeit fürs Zusammensein und den Austausch untereinander.

Fly-Out 2020: Über Estland bis nach Moskau

Am Montag, 24. August 2020, startet in Tallinn das diesjährige Fly-Out der AOPA Switzerland – zum ersten Mal mit einer Dauer von zehn Tagen. Es führt die Teil-

nehmenden über Tallinn, St.Petersburg und Novgorod nach Moskau. Der Rückweg führt über Tula, Bryansk, Minsk und Brest (Belarus). Für diese ausgedehntere Reise dürfen wir zehn Tage unterwegs sein: Der Abflug in Brest, der letzten Destination des Fly-Out, findet am Mittwoch, 2. September, statt. So kann die Flug- und Aufenthaltszeit voll ausgedeutet werden. In Zusammenarbeit mit AOPA Russland wird derzeit das Fly-Out konkretisiert. Das Fly Out ist auf 20 Flugzeuge beschränkt. Mitglieder und Registrierte erhalten eine Benachrichtigung, sobald das Anmeldeformular aufgeschaltet ist. Nähere Informationen auch über die Website (www.aopa.ch).

Pilotprojekt mit Bio-Sprit

Im Rahmen des WEF ist gemäss Flughafen Zürich erstmals ein Businessjet mit Öko-Kerosin betankt worden, das aus Abfallstoffen und Altöl gewonnen wird. Die Aktion am Flughafen Zürich während des WEF war ein Pilotprojekt in Zusam-



Die AOPA Switzerland führt ihr diesjähriges Fly-Out ab dem 24. August über Tallinn, St.Petersburg und Novgorod nach Moskau durch. Im Bild: Anflug in Moskau, Michael Green / Unsplash.

menarbeit mit Jet Aviation. Das nachhaltige Kerosin stand nur Geschäftsfliegern zur Verfügung. Gemäss den Verantwortlichen soll dies langfristig auch für Linien- und Chartermaschinen möglich sein. Bio-Sprit ist zwar rund dreimal teurer als fossiles Kerosin, weist aber eine bis zu 80 Prozent bessere CO₂-Bilanz auf – aber nur, sofern er aus Abfallstoffen hergestellt und nicht extra angebaut wird. Davon gibt es jedoch nicht genug. Zudem ist der Import von nachhaltigem Kerosin noch aufwendig, die Abläufe noch nicht standardisiert. Wissenschaftler sehen Lösungsmöglichkeiten eher in aus Sonnenlicht und Luft hergestelltem Treibstoff, der vollständig CO₂-neutral sein soll. Gemäss Forschern der ETH Zürich wäre es theoretisch möglich, den gesamten Treibstoffbedarf für den Luftverkehr so zu decken: Es bräuchte dafür eine Solaranlage von der Grösse der Schweiz, etwa in Wüsten.

Funk in ortsüblicher Landessprache

PrivatpilotInnen in der Schweiz dürfen bei Sichtflug auf Regionalflugplätze wieder in ortsüblicher Landessprache funken und müssen nicht obligatorisch den englischen Fachjargon anwenden. Nach dem

Nationalrat hat in der Dezembersession auch der Ständerat die Regelung «English Only» im Luftfahrtgesetz wieder gestrichen. Die AOPA Switzerland hat sich stark dafür eingesetzt und begrüsst diesen Entscheid.

Nationalrat: Flugabgabe ab 5,7 Tonnen

Eine Abgabe auf jeden Privatflug mit Start in der Schweiz soll erst ab 5,7 Tonnen Startmasse fällig werden. Das beschloss die Nationalratskommission in der Wintersession. Die Leichtaviatik soll von der einer Flugabgabe, wie sie der Antrag von Ständerat Thomas Minder gefordert hatte, ausgenommen sein. Der Aufwand zur Erhebung der Abgabe sei angesichts der meist geringen Kosten solcher Flüge unverhältnismässig, sagt Kommissionspräsident Bastien Girod. Für Privatjets über 5,7 Tonnen hat die vorberatende Kommission des Nationalrats den Höchstbetrag im Vergleich zum Ständerat, der eine einheitliche Abgabe von 500 Franken vorsieht, stark heraufgesetzt: Die Abgabe auf Flüge aus der Schweiz soll, abhängig vom Gewicht, 500 bis maximal 5000 Franken betragen. Erhoben wird die Abgabe direkt beim Flugzeugbetreiber. ●



Im Rahmen des WEF ist gemäss Flughafen Zürich erstmals ein Businessjet mit Öko-Kerosin betankt worden, das aus Abfallstoffen und Altöl gewonnen wird. (Bild: Claudio Schwarz / Unsplash)

Reportage: Wie fliegt es sich am anderen Ende der Welt?

Dies ist der vierte und letzte Teil der Reportage über die fliegerischen Erlebnisse des AOPA-Geschäftsführers anlässlich der IAOPA World Assembly in Neuseeland. In den ersten drei Teilen berichtete Philippe Hauser von der Odyssee, bis er das behördliche Go zum Fliegen hatte, über die Besonderheiten seiner Reise von Hamilton nach Queenstown und über seine Erkundungen auf der Südinsel.

Der Tag des definitiven Abfluges von Queenstown stand nun bevor. Nun stand der Abschied meiner bisherigen Homebase Frankton bevor und gleichzeitig eine Zeit des freien Fliegens vor mir. Als erste Destination wählte ich Omaka, einen unkontrollierten Platz an der Nordspitze der Südinsel, in unmittelbarer Umgebung des Flughafens Woodbourne. Die unberührte Natur, die aus dem Cockpit der C206 zu sehen war, faszinierte. In regelmässigem Abstand kontrollierte ich Flugweg, scannte den Himmel und kontrollierte die Motorenwerte. Zu diesem generellen Enroute Checks gehörte auch die Vorschau auf eine mögliche Aussenlandung, sollte der Motor plötzlich stillstehen.

« Die unberührte Natur, die aus dem Cockpit der C206 zu sehen war, faszinierte. »

Hanmer Springs ist ein Flugfeld, welches aus der aktuellen Position im Gleitflug erreichbar zu sein schien. Und wie der Zufall es will, ertönte 30 Sekunden nach diesem Enroute Check schrill und gänsehauterzeugend die Master Caution. Ein Blick auf den Bildschirm vor mir zeigte an, dass ich keinen Öldruck mehr habe.

Ist dies nun einer dieser Notfälle, die man immer so akribisch genau plante? Ich hatte trotz meinen vielen tausend Flugstunden noch nie einen technischen Notfall dieser Art, habe mich aber zu meinem eigenen Erstaunen genau so verhalten, wie ich es eingetrichtert bekommen habe und es meinen Flugschülern auch gelehrt hatte. Ein Fingerdruck zum Ausschalten des Autopiloten, Gas raus, links wegdrehen und den Anflug auf den vorher definierten Notlandeplatz vorbereiten. Die Frequenz dieses Flugplatzes hatte ich auch schon gerastert. Das Ganze dauerte nur einige Sekunden. Ich war verblüfft, wie automatisch ich reagierte. Noch bevor ich einen Funkspruch absetzte, habe ich die anderen Motorenwerte überprüft und erstaunt festgestellt, dass die Öltemperatur völlig im grünen Bereich lag. So kam gleich der Verdacht auf, dass es sich beim tiefen Öldruck um eine Fehlermeldung des Systems handeln könnte. Auch lief der Motor ruhig und völlig normal. So habe ich einen Reset des Garmin1000 eingeleitet und die benötigte Zeit dazu in Kauf genommen. In der Tat zeigte nach dem Reset der Öldruck wieder normale Werte an, was mich zu einem Weiterflug veranlasst hat. In der Folge trat diese Warnung nicht mehr auf.

Bald war ich im Bereich von Omaka, und meldete mich am Funk an. Einige Segelflugzeuge und eine Schleppmaschine



Eine Bristol 170 auf dem Flugplatz von Omaka. (Bild: Philippe Hauser)

waren in der Luft. Mit einer kurzen Absprache haben wir uns gegenseitig separiert, so wie es auf jedem unkontrollierten Platz funktioniert. Am Flugplatz ist ein sehr schön hergerichteter Flugzeugmuseum mit zwei Hallen beheimatet.

Mein Tagesziel war Gisborne, einer Kleinstadt an der Ostküste der Nordinsel. Dort habe ich auch ein Airbnb gebucht. Omaka sollte eigentlich nur als Tankstopp dienen. Heute sollte aber Mr. Murphy einen Strich durch die Rechnung machen, indem die Tankanlage nicht funktionierte. Und weil gerade Ostersonntag war, gab es auch keine Möglichkeit, einen Verantwortlichen zu finden, der die Tankstelle wieder in Betrieb nehmen konnte. So war ich gezwungen, einen zusätzlichen Zwischenstopp in Napier einzulegen.

Fünf Minuten nach dem Start war ich über dem Meer zwischen den beiden Hauptinseln und flog um die CTR von Wellington rum. Dies bei absolut tollstem Wetter ohne Wind. Einfach traumhaft. Die Nordinsel zeichnet sich durch viel tiefere Geländeerhebungen aus als die Südinsel, auf der ich die letzten beiden Wochen verbracht habe. Was sich gleich blieb wa-

ren die riesigen Schafherden, die fast über ganz Neuseeland das Landschaftsbild prägen. Napier war trotz des grossen Verkehrsaufkommens an Airlines und GA-Verkehr relativ einfach anzufliegen, die Tankstelle ohne Schwierigkeiten zu finden. Schnell war aufgetankt und die Flugvorbereitung angepasst.

« Erst auf FL 80 wurde das Gerumpel weniger, und auf FL95 war alles ruhig. »

Gisborne ist der einzige Flugplatz mit einer Eisenbahn, die die Hauptpiste kreuzt. Das wollte ich mir gerne näher anschauen. Leider blies der Wind von Süden her, weshalb ich auf dem nördlichen Abschnitt der langen Landebahn landen musste, der mich nicht über die Geleise führten. Tags darauf hatte ich Glück, dass der Wind gekehrt hat und mir so die Möglichkeit eines Backtracks mit Überquerung der Geleise gab. Ich plante meine Route entlang der Küste, um die Schönheiten dieser unberührten Landschaft im

Nordosten von Gisborne zu bewundern. Tiefe Wolken jedoch zwangen mich bald mal, die Küste zu verlassen und ins Landesinnere zu fliegen. Auch kam mal etwas Wind auf, der nach zwei Minuten stärker und alsbald richtig ungemütlich wurde. Ich entschied mich auch aufgrund der Luftraumstruktur und der mittlerweile aufgelockerten Bewölkung, in ruhigere Luftschichten zu steigen. Erst auf FL 80 wurde das Gerümpel weniger, und auf FL95 war alles ruhig, allerdings mit einer Gegenwindkomponente von rund 45 kts.

Mein heutiges Ziel war Whitianga, einem in einer Bucht gelegenen, unkontrolliertem Flugplatz mit einer über 1500 Meter langen Graspiste. Je näher ich mich meiner Destination näherte, desto kleiner wurde die Windkomponente, die ich bequem am G1000-Bildschirm ablesen konnte – einer der vielen Vorteile der heutigen elektronischen Errungenschaften für die Kleinaviatik. Einmal mehr zeigte sich Neuseeland als eines dem Wind sehr stark ausgesetztes Land, in welchem sich auch die Windstärke und -richtung sehr schnell ändern können. Meine Erfahrungen in der Gebirgsfliegerei erwiesen sich

auch in diesem Pazifikland als sehr hilfreich.

Der Anflug auf Whitianga erfolgte standardmässig. Mit einem Taxi ging es dann in die Kleinstadt Whitianga. Alsbald machte ich mich auf einen Stadterkundungsbummel, der zuerst an die wunderschöne Strandpromenade führte, bevor ich dann mitten im Stadtzentrum eine Bar fand, die offenbar vor allem von Einheimischen besucht wurde. Da liess ich mich nieder für ein gutes Lambsteak mit einem grossen Bier.

Am nächsten Tag sah ich beim Walk Around, dass auf der rechten Seite die Radverschalung und die Flügelunterseite der VZM ganz blau verfärbt waren. Kein Wunder, denn aus dem Ablassventil tröpfelte munter Avgas raus. Alle Versuche, dies zu beheben, waren erfolglos. Auch fand sich kein Mechaniker auf dem Flugplatz. Nun ja, ein direktes Sicherheitsrisiko bestand nicht. So entschloss ich mich dennoch, weiter zu fliegen, weil am heutigen Zielflugplatz in Whangarei viele Unterhaltungsfirmen ansässig sind. Der geplante Flug soll mich über die Insel Great

Am nördlichen Ende der Südinsel, vor dem Überflug Richtung Wellington. (Bild: Philippe Hauser)



Barrier bis an die Nordspitze der Nordinsel führen, und dann wieder südlich über Kerikeri nach Whangerei. Nach dem Start in einen stahlblauen Himmel flog ich entlang der Ostküste Richtung Great Barrier. Unzählige kleine Inselchen sind der Küste vorgelagert, ähnlich der Dalmatischen Küste an der Adria. Great Barrier ist eine knapp 300 km² grosse Insel mit lediglich rund 1000 Einwohnern, die ihr Einkommen vor allem mit lokalem Tourismus betreiben. Die Insel bietet aber auch vielen Tieren eine perfekte Lebensgrundlage.

Ich entschloss mich, auf dieser Insel einen kleinen Bummel zu unternehmen. Der Fahrer eines entgegenkommenden Autos grüsste mich beim Vorbeifahren. Ich erwiderte den Gruss und dachte, dass er mich mit jemand anderem verwechselte. Aber der nächste Autofahrer tat das gleiche – ja jeder grüsste mich. Beim näheren Hinschauen bemerkte ich aber, dass alle gegrüsst werden. So ähnlich wie Crocodile Dundee in seinen Filmen. Schon toll, wie anders es hier auf einer etwas isolierten Insel zu und her geht. An einer Strassenecke konnte ich ein Eis kaufen und schlenderte zurück zum Flug-

platz. Auch von hier aus gibt es ein beachtliches Angebot an kommerziellen Flügen nicht nur nach Auckland, sondern auch in die Hauptstadt Wellington oder nach Christchurch.

Die Nordinsel wird gegen Norden hin immer schmaler, bis der nördlichste Punkt erreicht wurde. Der Anflug auf Kerikeri war dann insofern speziell, als dass zeitgleich Fallschirmspringer und eine ATR42 der Air Newzealand unterwegs waren. Ich reihte mich in die logische Sequenz. Kerikeri ist ein grösserer Ort in der Gegend. Ich landete dort eigentlich nur, um aufzutanken zu können.

Spannend und schön war der Anflug nach Whangerei. Die Anflugroute führt von Osten her übers Meer über den riesengrossen Hafen. Mit der Abendsonne war dies ein tolles Erlebnis. Die Landung auf dem grossen, ebenfalls unkontrollierten Flugplatz war perfekt. Auf dem Rollweg nahm ich viele Hangars wahr und sah auch eine Werkstatt, in der offenbar noch gearbeitet wurde. So parkte ich in der Nähe auf dem Gras, um dann mein Problem mit dem defekten Ablassventil

Vorgelagerte Inseln südlich von Whitianga. (Bild: Philippe Hauser)



anzugehen. Ein Mechaniker war schnell gefunden. Er half mir umgehend, ging ins Lager und kam mit ein paar Ventilen in der Hand zurück. Das Aus- und Einschrauben passierte so schnell, dass nur wenig Avgas auslief. Danach war alles wieder dicht. Der O-Ring, so meinte er, sei eine Schwachstelle dieser Ventile. Als ich für die Reparatur aufkommen wollte, lehnte er dies mit einer Handbewegung dankend ab. Ich musste ihn sogar mehrmals auffordern, zumindest ein Trinkgeld anzunehmen. Er meinte nur, dass es ihm eine Ehre sei, einem fremden Piloten helfen zu können. Was für eine Einstellung!

Der Flug nach Ardmore führte mich unterhalb der Auckland TMA über speziell ausgeschiedene VFR-Routen. Das freie Fliegen, wie ich es all die Tage zuvor erlebt habe, war vorüber. Meine gute Flugvorbereitung halfen mir, den Weg ohne Pro-

bleme mit der Luftraumstruktur zu finden. Nach 45 Minuten Flugzeit setzte ich zu meiner letzten Landung mit der VZM an.

Als ich dann im Foyer des Auckland Aeroclub auf mein Taxi wartete, kam etwas Wehmut auf. Ich ging in Gedanken nochmals meine Flüge durch. Am liebsten wäre ich noch länger in Neuseeland geblieben und hätte noch mehr mit der ausgezeichnet fliegenden VZM unternommen. Nun ja, alles hat ein Ende – auch Flugabenteuer in Neuseeland. Total habe ich nach dem BFR 21 Flüge unternommen, die eine Gesamtflugzeit von 25 Stunden und 25 Minuten ergaben. Meine Bemühungen, ein Flugzeug zu mieten und damit Neuseeland zu erforschen, wurden belohnt. Ich danke allen, die mir bei der Realisierung meiner Pläne behilflich gewesen sind, von ganzem Herzen. Solche Erlebnisse vergisst ein Pilot nie. ●



Wegen Corona-Virus auf einen noch unbestimmten Zeitpunkt verschoben!

April 1 – 4, 2020
Friedrichshafen | Germany

THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

www.aero-expo.com | [#aerofriedrichshafen](https://twitter.com/aerofriedrichshafen)

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Supported by **aerokurier** **FLUGREVUE**



Mein Fluglehrer staunte nicht schlecht...

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

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



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

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

KNIEBRETT.CH

Fachinformationen der AOPA: Gesetzgeberische Dummheit versus Klima

Alt vor neu – unverständlich, aber wahr: Moderne, aerodynamisch ausgezeichnete Flugzeuge werden heute grossen Einschränkungen unterworfen. Treibstoff verbrauchende und aerodynamisch veraltete Flugzeuge dagegen sind diesen Einschränkungen nicht unterworfen und damit privilegiert. AOPA Switzerland-Präsident Daniel Affolter plädiert für das Ende der derzeitigen Verfahren und für die Schaffung zeitgemässer, effizienter und umweltfreundlicher Zertifizierungen.

Daniel Affolter, Präsident AOPA Switzerland

Als ich vor fast 50 Jahren zum ersten Mal legal Auto fahren durfte, musste noch jedes neue Auto bei reduzierter Leistung des Automotors «eingefahren» werden. Nach rund 5'000 km war der erste Besuch in der Werkstatt zwecks Motorenkontrolle und Ölwechsel fällig. Der Grund dafür: Die eingebauten Motoren wiesen grössere Toleranzen in den Bauteilen (wie den Kolben) auf, sodass die beweglichen Teile langsam aneinander «gewöhnt» werden mussten. Das erste Öl war dünnflüssiger, damit die Motorenteile sich besser aneinander reiben und anpassen konnten. Und heute: Es gibt von Beginn weg keine Einschränkungen beim Motor und der erste Service ist nach meist mehr als 30'000 km fällig. Heute werden die Motoren so präzise gebaut, dass praktisch keine Motorenklemmer mehr vorkommen.

« Neue Produktionsmethoden (...) gibt es zwar auch in der Aviatik, aber sie führen nur sehr selten zu einer modernen Zertifizierung. »

Und in der Fliegerei? Viele der heute noch verwendeten Flugmotoren stammen aus der oben erwähnten «alten» Zeit. Damals in einem einfachen Verfahren zertifiziert, verrichten sie heute noch ihren Dienst. Gross und massig und entsprechend grosszügig im Treibstoffverbrauch und Lärm. Neue Produktionsmethoden, wie beim Automotor, gibt es zwar auch in der Aviatik, aber sie führen nur sehr selten zu einer modernen Zertifizierung. Heute muss alles, was verwendet wird, nicht nur perfekt sein, sondern es wird jeder erdenkliche und nicht erdenkliche Fall eines Fehlers am Schreibtisch ausgedacht, und gestützt darauf wird das Zertifizierungsverfahren angeordnet. Die Folge ist eine Motorenzertifizierung, die technisch und administrativ so aufwändig, teuer, langwierig und umständlich ist, dass kaum ein Motorenhersteller diese Kosten auf sich nimmt, um einen neuen oder weiterentwickelten Motor herzustellen. Zudem ist der Markt zu klein, um die anfallenden Kosten wirtschaftlich auf die Anzahl der Motoren verteilen zu können.

Es gibt – vereinfacht gesagt – heute zwei Standards für Flugzeuge in der General Aviation. Die international zertifizierten Flugzeuge (vereinfacht: diejenigen mit über 700 kg MTOM), die ohne Probleme



«Ältere, Treibstoff verbrauchende Flugzeuge sind privilegiert (...)» (Bild: Herry Sutanto / Unsplash)

international herumfliegen dürfen und die national zertifizierten (meist gewichtsmässig darunter, wenn nicht andere Gründe vorliegen), die national und nur unter erschwerten Umständen international herumfliegen dürften. Der überragende Unterschied ist, dass bei den nationalen Flugzeugen (wie Ultra Light und ähnliche) nicht zertifizierte Bauteile, wie eben die Motoren, verwendet werden dürfen. Rotax ist ein solcher Motor: Zuverlässig, leicht, verbrauchsfreundlich, leise und leistungsfähig. Aber weil er nicht zertifiziert ist, darf er in international zertifizierten Flugzeugen nicht verwendet werden. Die Folge ist, dass moderne, leichte, aerodynamisch ausgezeichnete Flugzeuge fliegerisch unverständlichen Einschränkungen unterworfen werden, wohingegen ältere, schwere, Treibstoff verbrauchende und aerodynamisch veraltete Flugzeuge privilegiert sind und diesen Einschränkungen nicht unterworfen sind. Alt vor neu: Unverständlich, aber wahr.

«Damit könnte vor allem auch der Treibstoffverbrauch rasch erheblich reduziert werden.»

Wenn die Politiker wirklich etwas für die Umwelt tun möchten, dann wäre der erste Schritt ein rigoroses Umkrempeln der Zertifizierungsbestimmungen dahingehend, dass die bestehenden komplizierten und aufwändigen Verfahren abgeschnitten und nur noch einfache, effiziente, moderne und umweltfreundliche Zertifizierungsverfahren geschaffen werden. Damit könnte nebst dem Lärm vor allem auch der Treibstoffverbrauch rasch erheblich reduziert werden. Aber eben: Damit lässt sich keine Schlagzeile machen und deshalb träume ich weiter von einer idealen Welt. ●

In der nächsten Ausgabe beschäftigt uns dann die Zahlenreihe 42:24:19:8:7.

Porträt

Die Welt von einem kleinen Flugzeug aus von oben zu sehen, als würde man über ein Märklin-Modell fliegen: Das ist es, was Pierre-André Dufour, AOPA Liaison Officer vom LSGY Yverdon-les-Bains, am Fliegen fasziniert. Er gibt Einblicke in seine Motivation und Herausforderungen für die General Aviation.

Sie sind Liaison Officer des LSGY Yverdon-les-Bains. Was macht diesen Platz für Sie speziell?

Ich wohne in Yverdon-les-Bains, deshalb ist der Flugplatz in diesem Ort jener, auf dem ich mich am häufigsten aufhalte, auch wenn ich noch Mitglied in zwei anderen Fliegerclubs bin. Yverdon-les-Bains ist also der Ort, an dem ich am aktivsten bin und an dem ich die meisten Menschen treffe.

Unter anderem bin ich Teil einer kleinen Gruppe, die während der Sommersaison samstags und sonntags für die Begrüssung von Besuchern, Parkassistenz, Rundfunkinformationen, Zollverfahren usw. sorgt.

« Ich träumte davon, Pilot zu sein, wie alle kleinen Jungen. »

Wie sind Sie zum Fliegen gekommen?

Ich träumte davon, Pilot zu sein, wie alle kleinen Jungen. Aber der Wunsch, dies wirklich umzusetzen, kam eines Tages, als ich zu früh am Flugplatz Genf-Cointrin war, um einen Flug nach Afrika zu besteigen, wo ich damals arbeitete. Um die Wartezeit zu verkürzen, machte ich einen Passagierflug in einer Cessna. Von einem kleinen Flugzeug aus die Welt von oben

zu sehen, als würden wir über ein Märklin-Modell fliegen, faszinierte mich, und ich entschloss mich, das Fliegen zu lernen. Ich konnte das nicht in Afrika machen, aber ich tat es, als ich 1980 in die Schweiz zurückkehrte.

Was fliegen Sie, und wieviele Flugstunden verzeichnen Sie?

Ich fliege noch manchmal mit dem Piper J3 (L-4) Cub, mit dem ich fliegen gelernt habe, aber ich bevorzuge den Piper PA18-150 Super Cub. Diese beiden Flugzeuge sind langsam und lassen mir Zeit, während ich den Luftraum beobachte, die Landschaft von zwei Seiten zu sehen, denn dies ist meine eigentliche Motivation, überhaupt zu fliegen. Ich fliege auch mit einer Piper PA28-236 Dakota und einer Robin DR400 für Landflugzeuge. Von Zeit zu Zeit gehe ich nach Como, wo ich mit dem Wasserflugzeug Cessna 172 und dem amphibischen Piper Super Cub fliege. In fast vierzig Flugjahren habe ich 1318 Flugstunden erreicht.

« Ich fliege noch manchmal mit dem Piper J3 (L-4) Cub, mit dem ich fliegen gelernt habe (...). »

Welche Anliegen haben Sie betreff der GA für Ihre Region?

Wir haben immer noch immense Freiheit, aber die Stossrichtung der Grünen Richtung Klimahysterie lässt mich befürchten, dass die Beschränkungen noch strenger werden, auch wenn die verrückte Steuer von Thomas Minder auf Privatflüge nicht auf kleine Flugzeuge von Flugclubs angewendet wird.

Was war Ihr bisher schönstes Flugerlebnis?

Ich reise nicht mehr mit kleinen Flugzeugen ins Ausland, aber wenn ich mit dem Auto, dem Zug oder dem Flugzeug reise, versuche ich, einen örtlichen Flugverein zu finden und mit einem Fluglehrer von meinem Urlaubsort über die Region zu fliegen. Als ich eines Tages in Heringsdorf auf der Insel Usedom war, musste ich nur

zwei Runden mit einem Instruktor machen, und danach liess man mich alleine mit einer Cessna 172 bis Rügen fliegen. Ich bin immer noch überrascht von dieser Gelassenheit. ●



Pierre-André Dufour
ALO Yverdon-les-Bains

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

Fliegerisches aus der Schweiz: FSS

Flight Safety Seminar 2020 in Windisch/Brugg

153 Personen haben sich dieses Jahr für das jeweils Ende Februar stattfindende AOPA Flight Safety Seminar eingeschrieben – trotz des tollen Flugwetters an diesem Tag.

Punkt 9 Uhr eröffnete der CEO Philippe Hauser das Seminar und begrüßte Mitglieder vom Engadin und aus dem Wallis, von der Romandie und dem Tessin. AOPA-Präsident Daniel Affolter machte im Anschluss daran beliebt, an der gemeinsam von GAMA und AOPA Deutschland lancierte Umfrage für die Erfassung von GA-Daten 2020 teilzunehmen. Der Nidwaldner Pilot und AOPA-Mitglied Chrigel Markoff schilderte danach eindrucksvoll und minutiös seinen Flugunfall bei Frankfurt und teilte sein Wissen. Spannend folgte dann das Referat «Die Sache mit dem Grenzübertritt» von Philipp Perren, ebenfalls AOPA-Mitglied: Beim Zoll gibt es viele Fallen, denen es mit Sachkenntnis auszuweichen gilt – man muss sie nur kennen. Ein kurzes Votum von Wolfgang Oestreich erklärte den Übergang von Jeppesen Flite-

Deck VFR hin zu ForeFlight, bevor man sich zum Lunch und in die Ausstellung im Lichthof begab.

Gianmario Giacomelli und Ronald Meier vom BAZL zeigten am Nachmittag auf, welche Auswirkungen der neue EASA Part M Light auf die Piloten und die Flugzeughalter. Anschliessend machte AOPA-Geschäftsführer Philippe Hauser die Anwesenden darauf aufmerksam, alles daran zu setzen, keine Luftraumverletzungen mehr zu begehen. Von AOPA-Präsident Daniel Affolter folgte das gekonnt vorgebrachte Thema «Strafverfolgung: Was verbirgt sich hinter der GA» – für viele der Anwesenden ein ganz neues Thema, von dem noch viel zu hören sein wird. Ein rundum gelungenes Flight Safety Seminar mit vielen zufriedenen Gesichtern endete um 16.45 Uhr. Das nächste Seminar in der deutschen Schweiz findet wiederum in der zweiten Februarhälfte 2021 statt, dasjenige in der Romandie am 14. November 2020 in Lausanne.



Impression des Flight Safety Seminar 2020. (Bild: Philippe Hauser)

Carte blanche

Für Prüfungsexperten, Flugschulen, Fluglehrende und KandidatInnen: Der neue, aktualisierte und vereinfachte Examiners Guide ist veröffentlicht. Das vermeldet der Vertreter der Swiss Aviation Examiner (SAE), Philippe Hauser.

Vor vielen Jahren, als mit den gesetzlichen Erlassen von JAR auch das Prüfungswesen gänzlich auf den Kopf gestellt wurde, publizierte das BAZL eine Art Anleitung, welches den Prüfungsexperten für den motorisierten Flächenflug als Nachschlagewerk diente. Anfangs nur belächelt, hat sich aber der Examiner Guide bald als nicht mehr wegzudenkendes Instrument für alle Examiners entwickelt und entsprechend etabliert. Eine der grossen Herausforderungen für das BAZL in dieser Sache war indes die regelmässige Aktualisierung dieses wertvollen Hilfsmittels. Besonders in den letzten Jahren ging nichts mehr, weshalb wir vom SAE mehrmals auf diese Informationslücke hinwiesen.

Das BAZL hat nun den leicht umbenannten Examination Guide komplett umstrukturiert und dessen Anwendung vereinfacht. Mitte Januar konnten wir die Beta-Version lekturieren und viele Korrekturen, Vorschläge und Anpassungen einbringen, welche zum grössten Teil vom BAZL dankend umgesetzt wurden. Nun ist der neue Examination Guide offiziell veröffentlicht worden – notabene innerhalb der versprochenen Frist. Wir danken alle Verantwortlichen für die erbrachte Leistung.

Der Examination Guide ist aber nicht nur ein Instrument für die Prüfungsexperten, sondern enthält auch nützliche Informa-



« Der Examination Guide ist (...) enthält auch nützliche Informationen für Flugschulen, FluglehrerInnen und KandidatInnen. »

tionen für Flugschulen, FluglehrerInnen und KandidatInnen. So können dem Guide wertvolle Details zur Prüfungsvorbereitungen entnommen werden, die einen reibungslosen Ablauf begünstigen. Wir empfehlen insbesondere den Flugschulen und Fluglehrern, die für sie relevanten Abschnitte des Guides zu lesen und Prüfungskandidaten entsprechend darüber zu informieren. Der Guide ist auf der Website des BAZL verfügbar und heisst dort GM/INFO – Examination Guide AEROPLANE. ●

a successful conclusion. Read more here: www.aopa.org/news-and-media/all-news/2020/february/13/pilatus-pc24-completes-rough-field-certification.

Are impacts from bad weather underestimated in aviation accidents?

Weather is often cited as a cause or a contributing factor in aviation accidents. One study on general aviation accidents in the U.S. suggests that weather accounts for at least 35 percent. The most deadly weather hazard category for general aviation is ceiling, visibility and precipitation, John Roach from AccuWeather reports on the topic: www.accuweather.com/en/weather-news/are-impacts-from-bad-weather-underestimated-in-aviation-accidents/672277.

AOPA North Macedonia and AOPA Nigeria newest IAOPA affiliates

The Board of the International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA) has approved full membership for AOPA North Macedonia and AOPA Nigeria. The two additional IAOPA Affiliates brings the total number of member countries to 81.

The BBC reports on an all-electric propulsion engine

Can a small Canadian airline show the industry an environmentally safe way of flying? Diane Selkirk from the BBC dug through this question. She did research about an all-electric propulsion engine built by the technology firm magniX that had been installed in the aircraft over the

course of several months. A four-minute test flight (the plane was restricted to flying in clear skies, so with fog and rain closing in the team opted for a short trip) was the first time an all-electric commercial passenger aircraft had taken to the skies. Her report can be read here: www.bbc.com/future/article/20200211-the-electric-plane-leading-a-revolution.

New online Pilot Information Center

Ask just about any aviation-related question: The new online Pilot Information Center will get you an answer and resources. Go visit <https://pic.aopa.org/home>.

Airbus Airliner A319: First successful refurbishment

The refurbishment on an Airbus Airliner A319 of a Swiss airline for the first time was announced by AMAC Aerospace in the beginning of this year. Details here: www.amacaerospace.com/euroairport-24-january-2020-2/.



Refurbished airliner.
Photo Courtesy of AMAC Aerospace.

Full service of avionics and instruments.

**Avionitec AG**

GAC / P.O. Box 63
8058 Zurich-Airport
+41 43 816 44 39

Location Grenchen:
Flughafenstrasse 59
2540 Grenchen
+41 32 652 41 61

AVIONITECwww.avionitec.ch

Helpen Sie uns sparen!

Teilen Sie uns bitte Ihre Adressänderung auf der Website www.aopa.ch
per Kontaktformular mit oder direkt per office@aopa.ch.

Ihr AOPA-Sekretariat

Aidez-nous à économiser!

Veuillez nous communiquer des changements d'adresse
sur notre site Web www.aopa.ch ou directement à office@aopa.ch

Votre secrétariat AOPA

Die AOPA – Mitglied werden



Die Mitglieder ermöglichen mit ihren Beiträgen das Engagement der AOPA Switzerland – und profitieren von deren Vorteilen.

Die AOPA – Aktivitäten & Mitgliedervorteile

Weltweit rund 300'000 Mitglieder bilden den Verbund der «Aircraft Owners and Pilot Association» (AOPA). Sie ist damit die grösste Advocacy-Gruppe der General Aviation. Mit regelmässigen Newslettern der AOPA Switzerland erhalten Abonnentinnen und Abonnenten künftig zusätzliche Informationen zu Entwicklungen in der Schweiz und internationale News und Updates. Interessierte können sich auf der Website für den Newsletter anmelden oder ihre E-Mail-Adresse an office@aopa.ch senden, um keine News zu verpassen.

Unter www.aopa.ch können Sie Mitglied werden und profitieren von:

- *Versicherungsschutz*
- *Rabatten bei Seminaren*
- *Teilnahme an den Aktivitäten der AOPA*
- *Magazin und Newsletter*

Möchten Sie GastautorIn im Magazin Position Report werden?

Melden Sie sich unter kommunikation@aopa.ch und bringen Sie Ihre Texte ein. Oder melden Sie relevante Themen, die Sie bisher im Heft oder auf den Onlinekanälen vermissen! Wir freuen uns über Ihre Kontaktaufnahme.

«Werden Sie Teil des
Position Report.»»

Mitgliederinserate

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

Als Mitglied profitieren Sie von der kostenlosen Publikation von Kleininseraten (Tausch, Occasion, Mitflugangebote usw.). Sie können jederzeit Gratisinserate aufgeben. Sie können dabei wählen zwischen Web-Publikation und zusätzlicher Publikation im gedruckten «Position Report».

Regeln für Gratisinserate

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.

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.

Halteranteil Beech Bonanza V35TC

Mit Standplatz im Birrfeld und grosser Verfügbarkeit biete ich einen 25% bzw. 50% Anteil meiner Beech Bonanza an. Der Motor ist auf 0 Stunden überholt und das Flugzeug ist in gutem Zustand mit vielen tollen Features (Sauerstoff, 120 Gallonen Fueltank, AP, etc.) Ein faires Angebot für einen schnellen und kosteneffizienten Flieger. Anfragen an m.wuttke@me.com, Christian Charity Flyers, Waldeggstrasse 17, 8810 Horgen

Headset

AV COMM AC200 Headset, ch.eschler@bluewin.ch, 079 355 05 08

Fliege einen President

Fliege den Presidenten 200PS, Reisegeschwindigkeit 260 km/h, 4 Sitzplätze, plus 1 Kindersitz, Gesamtstunden = 1700 h, Verstellpropeller integrierter Long Range Tank für eine Reichweite bis 6 ½ Flugstunden, grosse Zuladung, edle Ausstattung, top Zustand, sehr gut gewartet, immer hangariert, sehr gute Verfügbarkeit. Standort Birrfeld. Kontakt unter 077 406 30 20

Cessna 340

Schöne Cessna 340 RAM IV mit nur 3500 Flugstunden. Motoren erst 500h, neuen Prop. G430 WAAS, S-Tec AP für CHF 245'000. Hangarplatz vorhanden. Telefon 079 250 39 40

PA28 Cherokee

Piper PA28 Cherokee, 160 PS, 4-plätzig mit G430 und S-Transponder nur CHF 12'000.00
Telefon 079 250 39 40

Hangarplatz zu vermieten

Hangarplatz zu vermieten in Zweisimmen LSTZ. haraldvs@gmx.net
