



AOPA SWITZERLAND

NO. 271
Dezember 2019

POSITION REPORT



« Drei Tage später war im Rahmen der IAOPA World Assembly ein Ausflug zur Nokomay Station geplant. [...] Die C206 war am nächsten Tag sehr schnell flott gemacht. Nokomay Station liegt im Süden von Queenstown, weshalb wir den Südausflug über den ulkig tönenden REP-Point «Devil Staircase» wählten. Der Flug zur Nokomay Station wurde tief in den Tälern geflogen. »

Philippe Hauser, Auszug aus der fliegerischen Reportage von Neuseeland (ab Seite 8)

Die Piste der Nokomay Station in den engen Tälern südlich Queenstown (Bild: Ph. Hauser).

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
- Aviaportolano
- 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

Inhalt

Editorial	5
News & Veranstaltungen	6
Reportage: 3. Teil der Reise mit einer Cessna 206 am anderen Ende der Welt	8
Fachinformationen der AOPA: Antrag Minder	12
Fachinformationen der AOPA: Ausblick des Vereins	14
Porträt: Engagement für eine Korrektur von «English only»	16
Carte blanche: Swiss Aviation Examiners (SAE)	18
Fliegerisches aus der Schweiz: Performance-Based Navigation	19
International News & IAOPA	20
AOPA: Mitgliederaktivität	22
Mitgliederinserate	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

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



Auflage 4000

Erscheint alle 3 Monate

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

« Der sogenannte Sprachenstreit war 2019 ein wichtiges Thema, die juristische Einordnung des Urteils gegenüber eines Flugverkehrsleiters [...] oder aktuell die Arbeit mit dem Parlament in Bezug auf die Forderung einer Abgabe für Privatflüge für jeden Privatflug mit Start in der Schweiz. »

Vorstandspräsident Daniel Affolter im Editorial (ab Seite 5)



Die Forderung einer Abgabe für Privatflüge betrifft jeden Privatflug mit Start in der Schweiz.
Im Bild: Flugzeug auf dem Flugplatz Bern Belp (Bild: Arie Wubben / Unsplash).

Editorial

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

Ein ereignisreiches Jahr 2019 liegt hinter den Pilotinnen und Piloten und Flugzeugeigentümern in der Schweiz, und damit auch unserem Verband: der sogenannte Sprachenstreit war 2019 ein wichtiges Thema, die juristische Einordnung des Urteils gegenüber eines Flugverkehrsleiters durch das Bundesgericht – und das Aufzeigen von Lösungsmöglichkeiten für eine gelebte Just Culture! – oder aktuell die Arbeit mit dem Parlament in Bezug auf die Forderung einer Abgabe für Privatflüge. Bei all diesen Themen setzt sich die AOPA Switzerland bei Bund, Kantonen und Entscheidungsträgern von Organisationen für die Belange der General Aviation ein, liefert Fachwissen und arbeitet Lösungsansätze aus. In unserem Ausblick auf Seite 14 zeigen wir Auszüge der Schwerpunkte, welche die General Aviation 2020 beschäftigen werden.

« Ich freue ich mich ganz besonders darauf, viele von Ihnen und Euch kommendes Jahr zu sehen. »

Unser Verband erlaubt es den Pilotinnen und Piloten überdies, sich zusammenzuschliessen, auszutauschen und gemeinsame Aktivitäten zu erleben. Das war auch dieses Jahr der Fall, etwa beim

Flight Safety Seminar im Februar, der Generalversammlung im Juni oder mittels der gemeinsamen Reise, des Fly-Outs nach Tschechien, Ende August. Einen ersten Abriss über die kommenden Veranstaltungen liefert die Aufstellung ab Seite 6. Meinerseits freue ich mich neben den Aktivitäten ganz besonders darauf, viele von Ihnen und Euch kommendes Jahr zu sehen. ●

Daniel Affolter
Präsident des Vorstands
AOPA Switzerland



News & Veranstaltungen

Termine 2020

Für das kommende Jahr können folgende Termine und Aktivitäten vorgemerkt werden:

- 22. Februar: FSS (Flight Safety Seminar) in Windisch/Brugg
- 1.–4. April: AERO in Friedrichshafen
- 20. Juni: Generalversammlung (GV) auf dem Flugplatz Birrfeld
- 27. Juni – 3. Juli: World Assembly IAOPA in Montreal
- 24.–29. August (prov.): Fly-Out nach Russland (prov.)
- 14. November: Flight Safety Seminar in der Romandie

Details und Anmeldeinformationen werden laufend nach Feststehen auf der Website aufgeschaltet: www.aopa.ch.

Aktuelle Adresse der Geschäftsstelle

Die Geschäftsstelle der AOPA Switzerland befindet sich neu an der Albisriederstrasse 252a, weiterhin in Zürich. Die Büroräumlichkeiten wurden im Oktober bezogen und konnten umgehend in Betrieb genommen werden. Webadresse und Mailadresse (office@aopa.ch) sind gleichbleibend, alle Informationen unter www.aopa.ch.

Fokus International

Pilotinnen und Piloten sind von internationalen Gegebenheiten, Neuerungen, Regelungen und Entwicklungen praktisch immer betroffen. Die AOPA Switzerland ihrerseits ist Teil eines internationalen Verbundes. Deshalb freuen sich Vorstand und Geschäftsstelle, den internationalen News mit einer eigenen Rubrik zusätzlich Platz zu geben (ab Seite 20).

2020 wird die AOPA Switzerland vom 1.–4. April an der AERO in Friedrichshafen präsent sein. (Bild: aero-expo.com)



Mithelfen: Crowdfunding für einen unserer Piloten

AOPA Switzerland und AOPA Germany haben ein Crowdfunding gestartet zugunsten eines Piloten, der Opfer von Willkür der Zollbehörden wurde. Obwohl der Pilot sich bei seinem Flug von Birrfeld LSZF (Schweiz) nach Würzburg EDFW (Deutschland) an alle verfügbaren und gültigen Informationen hielt, beschuldigte ihn das Hauptzollamt Schweinfurt der unautorisierten Einreise und verlangt eine Geldbusse von 25 000 Euro. Der Pilot müsste Insolvenz anmelden, um diesen Betrag zu zahlen. AOPA Switzerland, Deutschland und IAOPA beurteilen diese Busse als skandalös und bitten um Unterstützung beim Crowdfunding. Weitere Informationen auf der AOPA Website. Alle Spenden können an die IAOPA EUR gesendet werden: Cooperatieve Rabobank U. A., Croeselaan 18, 3500 HG Utrecht (Netherlands), IBAN: NL33 RABO 0184 3987 89 | BIC: RABONL2U, Subject: Crowdfund201908.

Engagement AOPA Switzerland

Das aktuelle Engagement der AOPA Switzerland zuhanden der Interessen

der Pilotinnen und Piloten sowie Flugzeugeigentümer in der Schweiz umfasst derzeit ganz besonders drei Themen:

- **Engagement betreff des Antrags von Ständerat Thomas Minder:** Geschäftsstelle und Vorstand sind in Kontakt mit den entsprechenden Verantwortlichen, um alternative Lösungsvorschläge einzubringen. Die AOPA Switzerland bietet zudem fachliche Einordnung zur vorgesehenen «Privatflug-Abgabe» (vgl. auch S. 12).
- **Einsatz für eine tragfähige Just Culture:** Die AOPA Switzerland engagiert sich bei den zuständigen Stellen und mittels Stellungnahmen für eine tragfähige Just Culture. Sie bietet Fachanalysen und juristische Einordnungen.
- **Korrektur der Regelung «English only»:** Die AOPA Switzerland engagiert sich im Kampf für die Korrektur der Regelung «English only»: Geschäftsstelle, Vorstand und verantwortliche Mitglieder sind seit Jahren mit den zuständigen Behördenvertretern in Kontakt. Aktuell setzt sich der Verband für die Annahme der Motion «Für den nichtgewerbsmässigen Sichtflug die Landessprache nicht verbieten» ein. ●

Am 20. Juni 2020 findet die Generalversammlung der AOPA Switzerland statt (Bild: Ph. Hauser, GV 2019).



Reportage: 3. Teil der Reise mit einer Cessna 206 am anderen Ende der Welt

Dies ist der dritte Teil der Reportage über die fliegerischen Erlebnisse des AOPA-Geschäftsführers anlässlich der IAOPA World Assembly in Neuseeland. Im ersten und zweiten Teil berichtete Philippe Hauser von der Odyssee, bis er das behördliche Go zum Fliegen hatte, und über die Besonderheiten seiner Reise von Hamilton zum Flugplatz Alexandra im Osten von Queenstown.

Queenstown weist sehr regen Verkehr auf. Der VFR-Anflug von Osten her verläuft durch ein eher enges Tal mit vielen Windungen. Die REP-Points weisen ungewöhnliche Namen auf wie «Roaring Meg» oder «Bungee Bridge», eine ehemalige Autobrücke, die heute ihr Dasein für Bungee-Springer rechtfertigt. Das ganze Anflugverfahren wird im AIP genauestens beschrieben. Meine einzige Herausforderung war noch, den neuseeländischen Dialekt zu verstehen. Die schlechte Sicht nach vorne führte zudem zu einer kleinen Stunt-Einlage. Ich wurde angewiesen, auf den Grasparkplatz zu rollen und neben einem Helikopter zu parkieren. Da ich auf der rechten Seite einen Metallzaun sah, beschloss ich, etwas gegen diesen Zaun auszuholen, um eine ideale Parkposition zu erhalten. Die an den Zaun anschließende Erhebung habe ich aber nicht wahrgenommen: Ich gelangte beim Linksdrehen in eine steile Schräglage. Mit einem Tiefdecker hätte der Flügel wohl den Boden berührt (Cessna sei Dank).

Ein Vorstandskollege der AOPA Switzerland, der auch an der World Assembly teilnahm, wartete am Flughafen auf mich. Mein Plan, noch am gleichen Tag in Queenstown zu landen, ging damit auf. Um den Zusatztag ideal zu nutzen, plante ich für den nächsten Tag mit meinem Vorstandskollegen einen Ausflug mit der C206 noch weiter in den Süden. In der mittleren Sitzreihe nahmen zwei weitere

Kollegen der AOPA Österreich und Island Platz. Das Flugzeug war trotz des nur 33minütigen Fluges von Alexandra nach Queenstown quasi noch randvoll mit Avgas gefüllt. Als Zielflugplatz haben wir Mandeville gewählt. Laut Insidern soll es dort einen Spezialisten für alle Arten von «Motten» geben, vorab die weltbekannte Tiger Moth. Die dortige Werkstatt sei berühmt für die Restaurationen dieser Art von Flugzeugen. In der Tat haben wir dort eine Fox Moth bewundert, die insofern eigenartig ist, als dass das Cockpit getrennt von der Passagierkabine angelegt ist.

Einmalige Berglandschaft im Südwesten

Der Flugweg führte uns nach dem Start erstmals Richtung Westen entlang dem Lake Wakatipu, dann linksab in die Berge nach Südwesten. Die Landschaft dort ist einmalig schön und eben unberührt. Die Flussläufe suchen sich ihren Weg selber durch die Natur, was niemanden stört – auch die vielen Schafe nicht. Die Karte kündigte eine befestigte Piste an, die wir aber nicht sehen konnten. Das GPS meinte dann, dass wir so quasi über Mendeville seien. Das stimmte zwar, aber es gab nur eine Graspiste zu sehen. Von oben konnten wir die Flugplatzgebäude am Westende der Piste ausmachen, weshalb ich mich auf die Landung zur Piste 27 anschickte. Der Heimflug nach Queenstown erfolgte dann mehr oder we-

niger auf direktem Flugweg. Ich entschloss mich, nochmals den Anflug von Osten her durchzuführen, weil er über Roaring Meg und Bungee Bridge sehr reizvoll ist. Ein toller Ausflug mit zufriedenen Passagieren nahm ein schönes Ende.

«*Allem Anschein nach sind dort mehr Rekorde als im namibischen Bitterwasser geflogen worden.*»

Drei Tage später war im Rahmen der IAOPA World Assembly ein Ausflug zur Nokomay Station geplant, ein kleiner, im Privatbesitz befindlicher Flugplatz. Es war vorgesehen, dass die Teilnehmer der

World Assembly per Reisebus in die Nokomay Station gelangen und dort in den Genuss von Rundflügen mit Mitgliedern der AOPA Neuseeland kamen. Als einziger Teilnehmer, der mit einem Kleinflugzeug zur Konferenz erschienen war, bat ich die Organisatoren um Erlaubnis, selber zur Nokomay Station zu fliegen. Dies wurde mir aus Sicherheitsgründen verwehrt. Am Vorabend verweilten wir noch zu einem Schlummertrunk in der Hotelbar, als plötzlich ein bärtiger Mann auf mich zukam und mich fragte: «Are you this Swiss Pilot with a Cessna 206?» Ich bejahte, und es stellte sich heraus, dass er als Segelfluglehrer eine Flugschule in der Region von Queenstown betreibt. Allem Anschein nach sind dort mehr Rekorde als im namibischen Bitterwasser geflogen worden. Er wäre bereit, als Safety Pilot mit mir in der C206 nach Nokomay Station zu fliegen. Es ge-

Die unendlichen Weiten der Südinself. (Bild: Ph. Hauser)





Das Wetter zeigte sich von der besten Seite, so dass der Mount Cook sich so prächtig präsentierte, als wäre er ein Berg mit seinen Gletschern in der Schweiz (Bild: Ph. Hauser).

sellten sich andere Teilnehmer zu uns, so dass wir mit vier Personen an Bord fliegen wollten. Die C206 war am nächsten Tag sehr schnell flott gemacht. Nokomay Station liegt im Süden von Queenstown, weshalb wir den Südausflug über den ulkigtönenden REP-Point «Devil Staircase» wählten. Der Flug zur Nokomay Station wurde tief in den Tälern geflogen.

Tour auf der Südinsel

Mittlerweile ist der eigentliche Zweck meines Besuches in Neuseeland beendet: Die IAOPA World Assembly. Es stand noch ein gemeinsamer Ausflug mit allen Delegierten nach Wanaka zum internationalen Treffen von Warbirds an. Dazwischen gab es noch einen Tag zur freien Verfügung, den ich mit drei Passagieren nutzte, eine kleine Tour auf der Südinsel abzuhalten. Wir beschlossen, zuerst zum Segelflughafen mei-

nes Nokomay-Safety Pilot zu fliegen. Dieser war über unseren Besuch äusserst angetan und hat uns sehr herzlich empfangen. Der Flughafen liegt nordöstlich von Queenstown sozusagen im Niemandsland. Eine beinahe 1,4 km lange Graspiste, deren Ausmasse aus der Luft sehr schwer auszumachen waren, lag absolut hindernisfrei in einem völlig unbewohnten Gebiet. Wären nicht ein paar Flugzeuge auf der Abstellfläche gestanden, hätte man den Flughafen kaum gefunden.

Dann ging es weiter Richtung Mount Cook, dem höchsten Berg in Neuseeland. Das Wetter zeigte sich von der besten Seite, so dass der Mount Cook sich so prächtig präsentierte, als wäre er ein Berg mit seinen Gletschern in der Schweiz. Dieser Berg ist eine grosse Attraktion in Neuseeland und wird vor allem von Helikopterfirmen mit Touristen angefliegen.

« Weil der Wind am Boden dann ganz plötzlich von der ungünstigen Seite her blies, gab es für mich nur noch einen Go-Around auszuführen. »

Einer der Ausgangspunkte für diese Helioperationen ist Glentannor Airfield, wo wir unsere nächste Zwischenlandung einlegen wollten. Weil der Wind am Boden dann ganz plötzlich von der ungünstigen Seite her blies, gab es für mich nur noch einen Go-Around auszuführen. Eine Spitzkehre, und wir waren im Endanflug auf die Piste 09.

Nun wurde es Zeit, sich mit dem Rückflug zu beschäftigen. Erneut wurde ein Tankstopp in Alexandra geplant, um dann in zwei Tagen mit vollen Tanks in Queenstown den Rückflug zur Nordinsel antreten zu können. Auf dem Flug von Glentannor nach Alexandra drehte der Wind plötzlich auf und verursachte einige Turbulenzen auf unserer Flugroute. Ein Wechsel der Flughöhe hatte indes keinen Einfluss auf die zuweilen holperigen Zustände. Die Landung in Alexandra und der obligate Ostanflug auf Queenstown verliefen wie gewohnt, ausser dass dieses Mal ein Holding im Final hinzu kam, um Airlines den Vortritt zu gewähren. ●

In der nächsten Ausgabe erscheint der vierte und letzte Teil der Reportage von Philippe Hauser.



The advertisement features a photograph of a modern aircraft cockpit with two white yokes and multiple digital displays. A large blue arrow graphic with a white plus sign points towards the Avionitec logo.

**Full service
of avionics
and instruments.**

Avionitec AG
General Aviation Center
8058 Zurich-Airport
+41 43 816 44 39 2540 Grenchen-Airport
info@avionitec.ch +41 32 652 41 61

AVIONITEC

Powered by **GARMIN**.

Fachinformationen der AOPA: Rechtswidriger Antrag Minder

In der Herbstsession nahm der Ständerat überraschend den Antrag von Thomas Minder an, eine Abgabe von 500 Franken auf jeden Privatflug mit Start in der Schweiz zu verlangen. Bundesrat und Umweltkommission hatten den Antrag abgelehnt. Im folgenden Beitrag ordnet die AOPA Switzerland den Antrag fachlich und juristisch ein.

Daniel Affolter, Präsident AOPA Switzerland

Beginnen wir mit den Fakten: 2018 betrug der Anteil von Flugbenzin am schweizerischen Flugtreibstoff 0,3 %. Angenommen, dass der Flugverkehr wie behauptet 10 % Anteil am CO₂-Ausstoss in der Schweiz hat, ergibt das einen Anteil der General Aviation von 0.03 %. Unterstellen wir weiter, dass die angedachte Privatflugabgabe eine Reduktion von 20 % zur Folge hätte, sprechen wir im besten Fall von einer möglichen Einsparung von max. 0.006 % (6 zehntausendstel) an der schweizerischen CO₂-Produktion. Das ist nicht einmal mehr messbar und weniger, als Treibstoff an einer Autobahnraststätte an einem Wochenende verkauft wird. Hier wird die Verhältnismässigkeit mit Füssen getreten und eine Wirkung auf die Umwelt ist auch in den wildesten Träumen nicht erkennbar. Der populistische Hintergrund des Antrages entlarvt sich selbst.

Ständerat Cramer (Grün, Genf) hat im Ständerat bei der Diskussion der Motion Minder sofort die richtige Frage gestellt, um was es bei dieser Diskussion gehe: Richtet sich der Antrag gegen die Präsenz von Flugzeugen am Himmel, oder geht es um ein CO₂-Gesetz? Denn falls es um den Verbrauch der Flugzeuge gehe, so gebe

es keinen Grund, diesen Verbrauch anders zu behandeln als z. B. denjenigen eines Personenwagens. Falls also ein Morgen alle bei jeder Fahrt mit einem Personenwagen CHF 500 bezahlen müssten, würde auch er (gemeint Ständerat Minder) das wohl «disproportionné» finden. Selbstredend haben weder Ständerat Minder noch Bundesrätin Sommaruga darauf eine Antwort gewusst oder gegeben.

« Hier wird die Verhältnismässigkeit mit Füssen getreten und eine Wirkung auf die Umwelt ist auch in den wildesten Träumen nicht erkennbar. »

Die Tatsache, dass Ständerat Minder von der General Aviation keine Ahnung hat, zeigt er u. a. mit folgender Begründung: «Jeder Privatjet wird beim Starten vom abgehenden Flughafen in der Schweiz eine CO₂-Taxe von 500 Franken belegt und

Das gemeinsame Memorandum von Unternehmern und Verbänden der Allgemeinen Luftfahrt zur Privatflugabgabe ist auf der Website aufgeschaltet: www.aopa.ch



Im Parlament wurde die Frage behandelt: Geht es um die Präsenz von Flugzeugen am Himmel oder um ein CO₂-Gesetz?

fakturiert haben. Gewicht des Fliegers, Anzahl Passagiere, Destination, Reisedistanz, Flugdauer – das spielt keine Rolle.» Was ein Privatjet ist, weiss Ständerat Minder nicht. Ebenso wenig, dass es im Gesetz «Flugplatz» heisst (Unterteilung in Landesflugplätze, Regionalflugplätze, Heliports und Flugfelder). «Flughafen» existiert rechtlich nicht und somit auch keine entsprechenden Flüge. Die Motion Minder geht so völlig ins Leere.

Zudem – und das wurde nicht berücksichtigt – ist es bei einer Lenkungsabgabe verfassungswidrig und rechtlich unzulässig, alle Betroffenen, wie vorliegend die Privatjet (das können in seiner Auffassung von klein wie dem Piper L 4 bis zu gross wie dem PC12 sein), gleich zu behandeln.

Bei den Airlines ist das erkannt und mit der Differenzierung der Taxe (Economy, Business, First Class) darauf Rücksicht genommen worden.

Hier ein Vorschlag zur Güte: Das Braunkohlekraftwerk Niederaussem in Nordrhein-Westfalen produziert allein pro Jahr so viel CO₂ wie die halbe (50 %) Schweiz. Anstatt uns also im zehntausendstel-Prozent Einsparungsbereich zu tummeln, könnte die Schweiz die vorgesehenen Subventionen links und rechts zusammenfassen und als Alternative dieses Braunkohlekraftwerk kaufen und stilllegen. Es wäre damit auf einen Schlag alle seine Sorgen um die CO₂-Reduktion für die ganze Schweiz für die nächsten Jahre los und wiederum eine Musternation. ●

Fachinformationen der AOPA: Schwerpunkte 2020

Welches sind die Themen, welche die General Aviation im kommenden Jahr hauptsächlich beschäftigen werden? Der folgende Beitrag unterstützt die Pilotinnen und Piloten, sich einen Überblick über die Schwerpunkte 2020 zu verschaffen.

Daniel Affolter, Präsident AOPA Switzerland

Das nächste Jahr wird uns alle und insbesondere die AOPA Switzerland aus den verschiedensten Gründen herausfordern. Was wird uns erwarten? Sicher gilt es in erster Linie zu verhindern, dass der Antrag Minder (mit dem Ständerat Minder will, dass jeder Flug, unabhängig von Gewicht des Fliegers, Anzahl Passagiere, Destination, Reisedistanz und Flugdauer, eine Lenkungsabgabe von CHF 500 bezahlen muss) wieder aus der Revisionsvorlage des CO₂-Gesetzes verschwindet. Wir konzentrieren unsere Kräfte zusammen mit den anderen Verbänden auf diese Aufgabe. Bitte unterstützen Sie uns dabei, indem Sie ihre Vertreter in National- und Ständerat entsprechend orientieren.

Neue Regeln aus Europa

Es sind aus Europa neue Regeln zu erwarten, die auch die Schweiz betreffen. Das gilt vor allem für diejenigen von Part M Light. Darin sind nicht nur Regeln enthalten, die den Unterhalt der Flugzeuge betreffen, sondern auch solche, bei denen es um die Lizenz, deren Erwerb und Erhalt geht.

« Auch hier gilt es, die politischen Instanzen über die Problematik aufzuklären. »

Auch 2020 führt die AOPA Switzerland ein Fly-Out durch (Bild: Fly-Out 2019, Ph. Hauser).





Der Streit um «English only» in der Schweiz ist in aller Munde, siehe Bericht auf den Folgeseiten
(Bild: Miguel Ángel Sanz / Unsplash).

Der Streit um das «English only» ist in aller Munde, und Sie finden die entsprechenden Berichte in diesem Position Report. Auch hier gilt es, die politischen Instanzen über die Problematik aufzuklären, was wir angegangen sind und weiter tun werden.

Gemeinsame Plattform GASCO

Die ausgezeichnete Zusammenarbeit mit den anderen Verbänden in der Schweiz, die ihren Ausdruck in der Stärkung der gemeinsamen Plattform GASCO (General Aviation Steering Committee) findet, soll weiter ausgebaut werden.

Wir werden auch 2020 als Mitglied der IAOPA an der Welt Assembly in Montreal, Kanada, teilnehmen. Dieser internationale Austausch mit Mitgliedern und Behördenvertretern (wie ICAO, EASA, FAA) ist immer sehr fruchtbar und bringt viele neue Erkenntnisse. Die bekannten Aktivitäten wie das Flight Safety Seminar im Februar 2020 (Deutsch) und November 2020 (Französisch), den beliebten Fly-Out (Destination in Bearbeitung), die Generalversammlung am 20. Juni 2020, die Beratungen der Mitglieder und noch vieles mehr gehören ebenso zu unseren Aufgaben nächstes Jahr. ●

Porträt: Engagement von Mitgliedern, Geschäftsstelle und Vorstand der AOPA Switzerland

Eines der Kernstücke der AOPA ist das Engagement für die Interessen der Mitglieder und der Anliegen der General Aviation. Derzeit ist die AOPA stark beteiligt an verschiedenen Fronten, ganz besonders auch in Bezug auf die neu geltende Vorschrift «English Only». Sie kämpft in der laufenden Wintersession für die Motion «Für den nichtgewerbsmässigen Sichtflug die Landessprache nicht verbieten».

Die AOPA Switzerland ist seit nunmehr mehreren Jahren in Kontakt mit den verschiedenen Verantwortlichen zum Ansinnen, dass auf kontrollierten Schweizer Flugplätzen nur noch Englisch gesprochen werden soll, respektive seit dem 20. Juni nurmehr Englisch gesprochen werden darf. Die AOPA Switzerland begegnet dieser Regelung mit Unverständnis und beurteilt die Einführung von ATC in «English only» als gescheitert. Der Verband forderte bereits im Frühjahr, dass die Eidgenossenschaft schnell eine tragfähige Lösung bietet, welche diesen Fehlentscheid korrigiert oder zumindest bis zur nächsten Gesetzesrevision aussetzt.

« Es wurde ein Informationsschreiben an die Ständeräte ausgearbeitet. »

In der laufenden Wintersession setzt sich die AOPA Switzerland zuhänden der Behandlung der Motion «Für den nichtgewerbsmässigen Sichtflug die Landessprache nicht verbieten» bei den Ständeräten mit einem Informationsschreiben ein, dass die Landessprachen wieder benutzt werden dürfen. Dieses hat der Verband in den letzten Monaten ausgearbeitet. Vom Nationalrat wurde die Motion mit 138 Ja zu 13 Nein bei 23 Enthaltungen angenommen.

Auch für die Piloten von Kleinflugzeugen gilt im kontrollierten Luftraum Englisch als Standardsprache (Bild: ©FFA).



« Frankreich und Italien
würden nie zulassen, dass
ihre Landessprache
zugunsten von Englisch
verdrängt wird. »

So zeigt der Verband im Schreiben an die Ständeräte auf: «Der Bundesrat hält in seiner Begründung fest, während der Vernehmlassung seien keine substanziellen Einwendungen gegen «Englisch only»

eingegangen. Das ist nachweislich falsch. So haben sich z. B. die CVP und SVP, aber auch sämtliche wesentlichen Verbände der General Aviation (wie u. a. AeCS, AOPA), gegen die vorgesehene Regelung «Englisch only» ausgesprochen.» Und weiter: «Wäre «Englisch only» tatsächlich der Sicherheit zuträglich, stellt sich die Frage, weshalb dann ausgerechnet auf den Flugplätzen Genf und La Chaux-de-Fonds Französisch und Lugano und Locarno Italienisch zugelassen ist. Frankreich und Italien würden nie zulassen, dass ihre Landessprache zugunsten von Englisch verdrängt wird. Einen negativen Einfluss auf den Flugverkehr hat das nicht.» ●

Das ganze Informationsschreiben ist zu finden auf der Website: www.aopa.ch. Das Ergebnis der Abstimmung im Ständerat wird, da dieses nach Druckschluss fallen wird, ebenfalls auf der Website publiziert.

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

Carte blanche

Rund dreiviertel Jahr existiert nun der Verband der Swiss Aviation Examiners (SAE). In dieser Ausgabe zieht der Verband eine erste Bilanz.

Es ist noch zu früh, um mit den rund 30 Mitgliedern auf den ersten Geburtstag des SAE anzustossen, denn dieser wurde erst am 1. März im Birrfeld gegründet. Zwischenzeitlich hat sich doch schon einiges getan. Der Blick in die Zukunft fordert derweil weitere Taten.

Verrechnungssystem für Flugexperten

Der eigentliche Grund der Verbandsgründung liegt in der Verselbständigung

Philippe Hauser, SAE-Vertreter und Geschäftsführer
AOPA Switzerland



der Flugexperten, wie dies so vom BAZL gemäss EASA gefordert wurde. Die Knacknuss dabei ist die Abwicklung von Rechnungsstellung an die Kandidaten samt Inkasso sowie die nachträgliche Abrechnung der Sozialabgaben. Nach einem etwas harzigen Start hat sich dieses von der SAE in Zusammenarbeit mit einer Treuhandfirma angebotene Verrechnungssystem bestens bewährt.

Die vom BAZL vorgeschlagenen Prüfungstarife hätten die Kosten der Experten für Refresher, Überprüfungsflüge und Sozialabgaben nicht gedeckt. Deshalb hat der SAE allen Experten eine Tarifliste vorgeschlagen, dessen Verwendung aber völlig freiwillig ist. Die meisten Experten wenden diese Liste an.

Schleppflugerweiterung ist Knackpunkt

Der Blick in die Zukunft zeigt, dass wir noch viel mehr Aufgaben zu bewältigen haben. Zwei davon seien hier erwähnt. Die Unterschriftenregelung auf den Prüfungsprotokollen ist alles andere als klar, weshalb wir auch hier zusammen mit dem BAZL eine für alle sinnvolle Lösung erarbeiten wollen. Das Thema Schleppflugerweiterung ist ein Knackpunkt, den es zu bearbeiten gilt. Eine sichere Ausbildung ist wichtiger als das Füttern des Papiertigers. Wir streben weiterhin eine gute und enge Zusammenarbeit mit dem BAZL an und sind überzeugt, mit dem SAE die Flugexperten unterstützen zu können. ●

Performance-Based Navigation (PBN) für IFR

Immer mehr Flugzeuge wollen nach Instrumentenflugregeln Flugplätze an- und abfliegen. Die Kapazität dazu gelangt an den Flugplätzen an ihre Grenzen. Es braucht flexiblere STARs und SIDs sowie ein leistungsfähiges und präzises en-route Netzwerk.

Dies alles ist künftig nur noch mit satellitengestützten Navigationseinrichtungen zu bewerkstelligen. Schon heute sind etliche PBN-basierende An- und Abflugverfahren in Kraft, die damit die veralteten ILS ersetzen. In der Schweiz wird es über kurz oder lang den ILS von Bern, Altenrhein und Les Eplatures an den Kragen gehen.

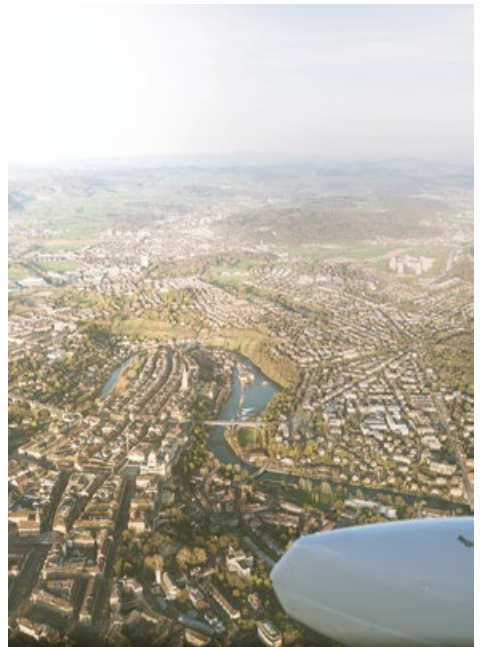
« Druck auf diese Umsetzung macht einmal mehr auch die EASA. »

Druck auf diese Umsetzung macht einmal mehr auch die EASA, die mit der EU-Durchführungsverordnung 2018/1048 das Regelwerk erhält und von der Schweiz bereits übernommen wurde. Die Anforderungen werden gestuft umgesetzt. So werden bis 2020 PBN-Anflüge mit vertikaler Führung generell auf Pisten ohne ILS, sowie PBN-Streckenflüge über FL150 eingeführt. Schrittweise werden dann bis 2030 nur noch SIDs und STARs mit einer Genauigkeit von +/- 1 NM erlaubt sein.

PBN-Streckenflüge sind dann auch unter FL150 einzuführen. Konventionelle ILS-Navigation wird nicht mehr publiziert werden dürfen, steht aber weiterhin im Notfall zur Verfügung. PBN-Verfahren bedingen spezielle Ausbildungen und entsprechende Prüfungen. ●

Philippe Hauser, AOPA Switzerland

Immer mehr Flugzeuge wollen nach Instrumentenflugregeln Flugplätze an- und abfliegen (Bild: Nicolas Jossi / Unsplash).





Pilots are almost always affected by international regulations and developments. We are happy to refer our readers to newly published articles from the IAOPA and other AOPA organisations in their respective countries as well as to international news.

Changes to Flight Crew Licensing Legislation

On November 11, Amendment (EU) 2019/1747 to Commission Regulation (EU) 1178/2011, came into force. The Official Journal of the European Union and the legislation concerned are available to view https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/F/?uri=CELEX:32019R1747&qid=1571739274350&from=EN&mc_cid=4e8d4ebbf5&mc_eid=c72b9addbb.

Epic E100 Turboprop certified

After seven years of effort, Epic Aircraft has obtained an FAA type certificate for its speedy single-engine E1000 turboprop. The E1000 is an FAA-certified version of the Epic LT, a six-seat, 325-knot, PT6A-67-powered, 1,200-shaft-horsepower kit airplane the company has been selling to individual builders since 2005. The entire article by Dave Hirschman / aopa.org as well as additional information can be

The Epic Aircraft E1000 received FAA type certification November 6 (Photo courtesy AOPA, Chris Rose).



found here: www.aopa.org/news-and-media/all-news/2019/november/07/epic-e1000-turboprop-certified#

Global General Aviation Market Growth 2019–2025

The General Aviation market delivers a wide array of primary and secondary data with respect to regional and global market. The Global General Aviation Market report explores essential factors such as industry situations, market demands, market players adopted business strategies and their growth scenario. In the report, in-depth analysis of numerous components has been studied including supply and demand Figures, cost, price, revenue, gross margins, current geographical zones, technology, demand-supply and consumption. The opportunity to order a sample report as well as additional information by Kyongpitzer can be viewed here: <http://globalindustrywire.com/2827/global-general-aviation-market-growth-2019-2025-atr-aircraft-textron-airbus-boeing-embraer-bombardier-pilatus-aircraft-one-aviation/>

« The General Aviation market delivers a wide array of primary and secondary data with respect to regional and global market. »

First Autoland system for general aviation aircraft

This fall, Garmin International, Inc. announced its first Autoland system. In the event of an emergency, Autoland will con-



ADS-B is changing the use of authorized call signs, like Compassion (CMF) for medical and other humanitarian missions. New call signs will be assigned to approved pilots, and will no longer be affiliated with an aircraft (Photo courtesy AOPA, Mike Collins).

trol and land the aircraft without human intervention. The Autoland system determines the most optimal airport and runway, taking into account factors such as weather, terrain, obstacles and aircraft performance statistics. It will soon be available on select general aviation aircraft. More information here: www.aopa.co.uk/news-media/selected-news/item/494-garmin-revolutionizes-the-aviation-industry-with-the-first-autoland-system-for-general-aviation-aircraft.html

New Program extends ADS-B Privacy to 1090ES

The FAA has announced a process that will allow operators of aircraft equipped with ADS-B Out using 1090 MHz Extended Squitter (Mode S transponder) technology to obtain real-time opt-out of ADS-B flight tracking. ADS-B is driving ATC system changes that will affect all volunteer pilots using FAA authorized call signs. The entire article by Mike Collins / aopa.org as well as additional information can be found here: www.aopa.org/news-and-media/all-news/2019/november/07/new-program-extends-ads-b-privacy-to-1090es. ●

Die AOPA – Mitglied werden



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

Die AOPA Switzerland ist die grösste Vertreterin der General Aviation in der Schweiz. Sie ist die Stimme von Geschäfts-, Berufs-, Forschungs-, Test- und PrivatpilotInnen, Rettungsflegenden sowie Flugschülern und Flugschülerinnen. Mitglieder profitieren von Versicherungsschutz, Aktivitäten, Rabatten, Informationsmaterial und einer Vertretung bei Partnern, Bund und Kantonen.

« Werden Sie Teil des
Position Report. »

Ihre Stimme im Position Report

Sie haben interessante Fotos von Ihren Aus-Flügen oder Themen, die für Sie in das Magazin rund um alles Fliegerische in der Schweiz gehören? Werden Sie Teil des Position Report und kontaktieren Sie

uns. Die AOPA Switzerland freut sich über Ihre Anregungen unter kommunikation@aopa.ch.

Rufen Sie aktuelle Informationen ab

In den sozialen Medien werden Sie mit aktuellen Informationen über die Aktivitäten der AOPA Switzerland versorgt. Die Facebookseite finden Sie hier: www.facebook.com/aopaswitzerland.

Buchen Sie ein Inserat

Möchten Sie Ihr Unternehmen und dessen Produkte den PilotInnen und Flugzeugeigentümern der Schweiz sowie interessierten Dritten vorstellen? Buchen Sie ein Inserat im Magazin der AOPA Switzerland. Es erscheint vierteljährlich und wird in einer Auflage von 4000 Exemplaren gedruckt. Anfragen gerne an office@aopa.ch. ●

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.

Partner für King Air C90A gesucht

Suche Partner für meine King Air C90A. Steht in der Nähe von LFSB. Top ausgestattet mit Zusatztanks (Reichweite über 1500 nm, Blackhawk wing locker tanks), Raisebeck Epic Package etc. HF 950....; ca. 2200 h TT Alles weitere per Telefon: 0041 76 445 45 45, Curò – (Kapitalbedarf < 400 T); fliege ca. 100 h p.a.

Top Cessna 340A zu verkaufen

Wunderschöne Cessna 340A zu verkaufen – alles wurde gemacht: Lackierung, Windschutzscheibe, Fahrwerk, A-SID Programm, Radar etc. alles neu. Motoren RAM IV und Propeller neu vor 5 Jahren. Jahresnachprüfung 15.8.19. Viele Extras wie: long range fuel tanks, EX600, 2 Transponder, Avydyne 540, Garmin 530 Waas, Gamijectors und viel mehr. 65% Power, FL140 = TAS200 Für weitere Fragen, Bilder etc.: C. Vital 076 445 45 45 oder curo.vital@gmail.com Finanzierung möglich, Hangarplatz möglich in LFGA.

IFR – chrater oder Anteil

IFR Einmot im Raume Nordschweiz zu chartern oder mit Beteiligung gesucht. Freue mich auf eine Offerte. C. Vital 076 445 45 45 oder curo.vital@gmail.com

Flightcom IISX

FLIGHTCOM IISX 2-PLACE PORTABLE INTERCOM, fast nie gebraucht. Neupreis je nach Bezugsquelle ca. €150 zuzügl.VK. Preisidee: Fr. 50.00 bei Abholung. eMail: a_neiger@bluewin.ch oder 044-7221669 ab 11 Uhr.

Zu verkaufen Rockwell Commander HB-NCB

Wunderschöne Rockwell Commander HB-NCB zu verkaufen. Jg.1976 2850 Std. Motor noch ca. 1200 Std. Propeller 3 Blatt neu 2018. Endurance 5 Std. Transponder Mode S. Garmin 430. Leder – Sitze. Ein tolles Reisflugzeug mit viel Platz für alle Insassen. Steht im Hangar Nr. 3 in EDTD. Jürg Frei 079 400 30 32.

Halteranteil an SF50 Cirrus Jet zu verkaufen

Zu verkaufen 1/4 Anteil an Haltergemeinschaft eines gepflegten Vision SF50 Jets, hangariert in LSZH. Jahrgang 2018, Preis auf Anfrage, +41 79 287 29 72

Zu verkaufen/à vendre: Cessna Turbo 182T Skylane HB-CZW

Baujahr 2007, Seriennummer T18208719, Triebwerk LYC T10-540-AK1A Flugstunden 630h, Landungen 596, Hangar Platz (Lift) am Zürich Flughafen verfügbar, Zweckgesellschaft für Flugzeug vorhanden (optional), Garmin G1000 Avionics System (PFD & MFD), NAV/COM/GPS/WAAS with Glideslope #1, GFC-700 Autopilot, WX-500 Stormscope, McCauley const. Speed, 3 Blade Prop.+Delce Boots, AM-Safe Inflatable Seat Belts (Pilot/Co-Pilot/Passenger), Synthetic Vision Technology (SVT), Active Traffic (TCAS) Contact: phiboe@me.com

Transatlantik-Crossing geplant?

LifeRaft Marke Winslow, 22 Kilo (Revision im April 2017 für drei Jahre), 4 Plätze, Doppelschlauchboden, Rettungsmaterial, Canopy, 2 Immersion Suit Marke Mustang Survival Ocean Commander. Preis nach Absprache. Tel 079 623 67 68, yvonne-herrmann@outlook.com

Flugzeug-Schlepper SuperTow II

Flugzeug-Schlepper Supertow II zu verkaufen für Flugzeuge bis zu 9.000 lbs. Der Supertow II verfügt über einen Vorderradantrieb und schwerere Ladefunktionen über das Bugrad, um leichte bis schwerere Flugzeuge aufzunehmen. King Air – TBM 700/850/9x0 – Citation – Pilatus. War im Einsatz bei einer Piper Malibu. Frisch revidiert mit neuen Reifen. Verhandlungspreis um CHF 2'000. Ab sofort verfügbar. Anfragen an Andreas Kleeb, andreas.kleeb@jetag.ch, 079 831 30 00

1/5 Halteranteil Cessna 182P

TT 4370 h, Motor 1450 h, 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

Gelegenheit: Alpi Aviation Pioneer 400

Von Privat – Zulassung: 2017 Motor: Rotax 914T, 114 PS Turbo Flugstunden (3/19); 185 Ldg (3/19): 245 Gyrocompass, Air Speed Indicator, Altimeter Variometer, Turn and Slip Indicator, Flybox EIS with fuel computer, function and hour meter, Autopilot FlyBox, RPM Indicator, GPS Flymap, Garmin GTX 328 S mode, ELT Canad, Radio 8,33, Fuel Indicator Stehts hangariert – Stao EDQN VP net €149T – inkl. 200 Std. Kontakt: Andreas Lampart andreas.lampart@organizers.ch 079 322 03 15

4 Jeppesen/Bottlang Ordner

Zu verschenken, 076 339 43 70

EASA/FAA Licenses VFR/IFR

FAA: Flight Review (BFR), Instruction SEP VFR/IFR (G1000/G3X Touch) – FAA and TSA approved. EASA: Jahrescheckflüge, Einweisungen. Raum Basel – Birrfeld – Zürich www.flyabc.ch

Toner abzugeben

Gratis abzugeben Brother Toner-Kassette 135 BK (2x) und 135 C (1x). Originalverpackt. Kein Versand, nur gegen Abholung an der Albisriederstrasse 252a in Zürich. Kontakt: AOPA-Sekretariat 044 450 50 45, oder hauser@aopa.ch