



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Ausgabe 274 – September 2020

« Zusammen mit der äusserst tollen und effizienten Hilfe der AOPA Netherlands gelang es uns, innert kurzer Zeit zumindest ein kürzeres Fly-Out auf die Beine zu stellen. »

Bericht über das Fly-Out 2020 ab Seite 8

Mit der HB-DCE auf dem Weg nach Maastricht.

Bild: Philippe Hauser



Mein Fluglehrer staunte nicht schlecht...

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

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



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

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

KNIEBRETT.CH

Inhalt

Editorial	5
News & Veranstaltungen	6
Reportage: Reisen in besonderen Zeiten	8
Fachinformationen der AOPA	12
Porträt: GASCO, die starke Stimme der Schweiz	14
Fliegerisches aus der Schweiz	16
Carte Blanche: Swiss Aviation Examiners (SAE)	17
Die AOPA: Fly-Outs im Rückblick (zweiter Teil)	18
International News & IAOPA	22
Kleininserate	24

Der kommende Position Report im Dezember 2020 wird elektronisch zugesandt, nicht in gedruckter Form. Aufgrund der Covid-19-Regelungen dürfen derzeit an Veranstaltungen und bei Partnern keine Magazine aufgelegt werden, was die Kosten pro Exemplar stark ansteigen lässt. Auch dient dieser als Test für allfällige weitere E-Ausgaben.

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 1'900 Ex. – Erscheint alle 3 Monate

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

« 'Die einzige Konstante im Universum
ist der Wandel': In wenigen Jahren
haben wir diese Tatsache kollektiv
so vor Augen geführt bekommen
wie im Jahr 2020. »

Daniel Affolter, Vorstandspräsident AOPA Switzerland



Editorial

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

«Die einzige Konstante im Universum ist der Wandel»: Wir alle wissen, wie zutreffend diese Feststellung von Heraklit, geboren 520 v.Chr., auch heute noch ist. In wenigen Jahren haben wir diese Tatsache jedoch kollektiv so vor Augen geführt bekommen wie im Jahr 2020. Fast alles hat sich verändert: Von der Art, wie und ob wir arbeiten können, über die Art, wie sich unser Familienleben gestaltet oder wie wir uns sozial begegnen, bis hin zu politischen, wirtschaftlichen, wissenschaftlichen und vielen weiteren Veränderungen. Das betraf und betrifft selbstverständlich auch die gesamte Fliegerei.

Entscheidend ist, wie wir mit Veränderungen umgehen, was wir aus solchen Situationen machen und daraus lernen. Ich muss sagen, ich bin stolz darauf, was Sie, liebe Mitglieder der AOPA Switzerland, der Vorstand und die Geschäftsstelle unter der Leitung von Philippe Hauser in diesem schwierigen Jahr geleistet haben und leisten.

Nur einiges sei hier erwähnt: Sie haben sich auf ihren regionalen Flugplätzen dafür eingesetzt, dass der Flugverkehr mit Sicherheitsmassnahmen wieder aufgenommen konnte, unsere AOPA hat sich eingesetzt bei der Verlängerung von Berechtigungen und ärztlichen Tauglichkeitszeugnissen infolge des Covid-19-Shutdowns (s. unter www.aopa.ch), im GASCO (Seite 14), bei AVISTRAT-CH (Seite 16), in unzähligen Direktkontakten mit betroffenen Pilotinnen, Behördenvertretern und dem gesamten Netzwerk bis hin zum



erfolgreichen Fly-Out 2020. Diese gelebte Solidarität stimmt mich zuversichtlich für eine positive Zukunft der General Aviation.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'D. Affolter', with a stylized, flowing script.

Daniel Affolter
Präsident des Vorstands

News & Veranstaltungen

Flight Safety Seminar Deutschschweiz: 21. Februar 2021

Bereits stehen viele Daten für das kommende Jahr fest (s. unter www.aopa.ch), so auch die Daten für die Flight Safety Seminare (FSS). Das FSS in der Romandie wurde aufgrund der Covid-19-Pandemie auf den November 2021 verschoben. Das FSS in der Deutschschweiz ist auf den 21. Februar 2021 geplant. Details folgen per E-Mail / Newsletter und auf der Website: www.aopa.ch/deutsch/aktivitäten/fss/.

IAOPA World Assembly: 19. bis 23. Juli 2021

Gerade nach diesem speziellen Jahr kann ein Ausflug über den Atlantik besonders reizvoll sein. Das 30. IAOPA World Assembly, verschoben von diesem Sommer, soll im Jahr 2021 in Montréal, Kanada, stattfinden. Das Save the date ist für den 19. bis 23. Juli angesetzt. Wer einen längeren Aufenthalt planen will: In der Folgeweche findet das EAA's AirVenture 2021 statt.



Die IAOPA World Assembly 2021 soll in Montréal stattfinden.

Bild: Pierre Jarry



Die AOPA Switzerland engagierte sich auch politisch.

Bild: Andreas Fischinger/Unsplash

Innereuropäische Erkundungen

Aufgrund der Covid-19-Pandemie findet das Fly-Out nach Russland – so dann möglich – im kommenden Jahr statt. Als Alternative für dieses Jahr hat AOPA Switzerland-Geschäftsführer Philippe Hauser innert kürzester Zeit ein Fly-Out nach Holland zusammengestellt. Dieses fand vom 24. bis 28. August statt. Der Bericht ist in diesem Heft ab Seite 8 zu finden.

56. Generalversammlung

Die diesjährige Generalversammlung fand diesen Sommer wie angekündigt virtuell statt. Protokoll und Jahresbericht 2019 wurden einstimmig angenommen. Roland Kaps-Becker wurde turnusgemäss als Vorstandsmitglied einstimmig wiedergewählt, ebenso Georg Gautschi als Revisor. Die bisher vorgesehenen zentralen Aufgaben für die nächsten 12 Monate umfassen das Flight Safety Seminar 2021, die Entwicklung ei-

ner akzeptierbaren Lösung für VFR betreffend Redesign Luftraum Zürich, die Rückführung zur Zweisprachigkeit der ATC, vor allem auf den Flugplätzen Sion, Lugano, Locarno und Les Eplatures, die beiden IAOPA-Eur Regional Meetings, die IAOPA World Assembly in Montreal, die Weiterentwicklung in Sachen Zivilflugplatz Dübendorf, Avistrat und die Stärkung der GA in der Schweiz durch GASCO.

Aktivitäten der GA und der AOPA Switzerland

Auch in den letzten Monaten beschäftigten die Regelungen und Folgen der Covid-19-Pandemie die AOPA Switzerland stark. Das betrifft die AOPA Switzerland-Partner, Behörden und die General Aviation insgesamt, und damit natürlich auch die Mitglieder. Alle aktuellen Neuigkeiten und Engagements sind zu finden unter www.aopa.ch.

Fly-Out 2020: Reisen in besonderen Zeiten

Wie schafft man es, innert weniger Wochen eine gemeinsame Flugreise auf die Beine zu stellen? Mit grossem Engagement, etwas Glück – und der beeindruckenden länderübergreifenden Zusammenarbeit innerhalb des AOPA-Verbundes. Hier berichten wir davon.

Philippe Hauser

Es gibt wohl nichts, was nicht vom Coronavirus beeinflusst wird – auch nicht unser jährliches Fly-Out. Nach dem gelungenen Ausflug 2019 nach Tschechien waren wir frohen Mutes, die diesjährige Reise nach St. Petersburg, Moskau und Minsk zu organisieren. Dann aber hatten sich die Ereignisse überstürzt, und wir mussten

bereits im Frühling unser Vorhaben annullieren, als der weltweite Lockdown verhängt wurde.

In diesem Jahr nach Moskau zu fliegen war keine Option. Doch es war uns ein Anliegen, zumindest ein kleines Fly-Out zu organisieren. Und weil Holland einigermassen die gleichen Covid-19-



Nach windiger Landung in Rotterdam.

Bild: Philippe Hauser

Massnahmen verhängte wie wir hier in der Schweiz, hatten wir uns für einen Ausflug ins Land der Windmühlen entschieden. Zusammen mit der äusserst tollen und effizienten Hilfe der AOPA Netherlands gelang es uns, innert kurzer Zeit zumindest ein kürzeres Fly-Out auf die Beine zu stellen. Schliesslich konnte die AOPA Switzerland diese Reise 11 Flugzeugen bzw. 25 Personen anbieten.

Am frühen Montagnachmittag trafen sich fast alle Teilnehmer (eine Crew hatte schon im Vorfeld der Reise ihre Landung auf Dienstag angekündigt) auf dem Flugplatz von Maastricht. Der «C-Apron» wurde bald von vielen Propellermaschinen gefüllt, derweil es für einige Flugzeuge sogar noch einen Hangarplatz gab. Im kleinen Restaurant des dortigen Fliegerclubs wurden wir mit Kaffee und köstlichem Kuchen verwöhnt, der von der AOPA NL offeriert wurde. Die Busfahrt zum in der Mitte der Altstadt und an der Maas gelegenen Hotel Crown Plaza dauerte nicht lange. Kaum ein Restaurant ist in der Lage, eine Gruppe zu empfangen. Dies führte dann dazu, dass fast alle organisierten Mahlzeiten in den Hotels stattfanden. So auch im Crown Plaza, wo wir beim Dinner schon auf die gute Küche in Holland aufmerksam wurden.

Wie Reisen zu Covid-19-Zeiten funktionieren kann

Der Dienstag war geprägt vom Auskundschaften von Maastricht. Auch hier ist an Gruppenevents fast nicht zu denken. Wir hatten deshalb allen Teilnehmern eine Liste mit Vorschlägen von Museen, Sehenswürdigkeiten und anderen interessanten Tätigkeiten ausgehändigt, die individuell sehr wohl besuchbar waren. So hatten alle was

Interessantes zu unternehmen. Mittlerweile hat sich auch noch die elfte Crew zu uns gesellt.

« Und auch die Handling-Leute vom Flugplatz Maastricht haben Vorkehrungen getroffen. So wurden alle Flugzeuge mit riesigen Betonblöcken angebunden. »

Während des Tages wurde gemeldet, dass am Mittwoch ein grosser Sturm aufziehen wird. Alle Anzeichen deuteten darauf hin, dass der morgige Lurch am Flugplatz Midden Zeeland annulliert werden musste, denn angekündigte Sturmspitzen von 60 Knoten auf einer Graspiste von 1000 Meter werden schnell zu einem Risiko. Da gemäss Prognosen sich der Sturm am Nachmittag etwas abschwächen könnte, entschieden wir uns für einen Direktflug nach Rotterdam. Und auch die Handling-Leute vom Flugplatz Maastricht haben Vorkehrungen getroffen. So wurden alle Flugzeuge mit riesigen Betonblöcken angebunden.

Am Mittwoch war dann des Sturmes wegen alles anders. Die Abfahrtzeit mit dem Bus wurde verschoben, was uns allen noch die Gelegenheit ei-

nes kleinen Spazierganges in die Altstadt bot. Und es gab starken Wind, teilweise sehr böenartig, durchsetzt mit Regenschauern. Am Flugplatz angekommen, warteten wir auf die angekündigte Abschwächung des Windes. Wir legten allen Crews nahe, dass die alleinige Entscheidung zu fliegen beim PIC liegt. Langsam sahen wir eine Verbesserung der Windsituation, die die ersten Crews zu einem Start veranlasste – allerdings IFR. Bald folgten aber die ersten VFR-Departures. Wind und Regen waren die ständigen Begleiter auf unserem kurzen Flug nach Rotterdam, der alsbald von allen Crews hervorragend gemeistert wurde.

Am Flugplatz Rotterdam wurden wir zum Parken zum lokalen Aeroclub geleitet, wo uns sehr hilf-

« *Zwei Flugzeuge gehören mit 600 bzw. 680 kg MTOM zu den leichteren Maschinen, die im Wind besonders agil sind. Aber auch diese beiden Piloten haben ihr Können eindrücklich unter Beweis gestellt.* »



Die SS Rotterdam, unser Hotel in der gleichnamigen Stadt.

Bild: Philippe Hauser



reiche und äusserst freundliche Leute empfangen. Im Clublokal wurde viel Bier und Kaffee ausgeschrieben, derweil alle Crews von ihren Erlebnissen berichteten. Es dauerte ein bisschen, bis alle Flugzeuge am Boden waren. Zwei Flugzeuge gehören mit 600 bzw. 680 kg MTOM zu den leichteren Maschinen, die im Wind besonders agil sind. Aber auch diese beiden Piloten haben ihr Können eindrücklich unter Beweis gestellt.

Das Hotel in Rotterdam war sehr aussergewöhnlich: Es handelte sich um ein Kreuzfahrtschiff, welches von 1959 bis 2000 in Diensten stand. Nach einer gründlichen Asbestsanierung liegt es nun im Hafen von Rotterdam und dient als Hotel und Museumsschiff. Die Zimmer – oder Kojen – sind im Stil der 60er Jahre erhalten geblieben. Ein gutes Abendessen auf dem Lido-Deck beendete dann unseren Sturmtag in Holland.

Groningen war die nächste und letzte Destination auf unserer Reise. Bald einmal waren wir alle wieder im Aeroclub am Flugplatz Rotterdam, der uns den Kaffee und Stroopwafels – himmlisch gute Waffeln mit Caramelfüllung – offerierte. Die Sicht war soweit gut, nur die Wolkenuntergrenze zu tief. Dies führte dazu, dass nicht alle Flugzeuge starten konnten. Auch musste der ATC-Flugplan zeitlich immer wieder angepasst werden. Mit etwas Verzögerung fanden wir dann alle den Weg nach Groningen. Und weil die geplante Bootsahrt in den Grachten dieser nordholländischen Metropole verschoben werden konnte, musste kein Teilnehmer auf diese eindrückliche Fahrt verzichten. Oftmals mussten Brücken ge-

hoben werden, um uns die Durchfahrt auf den mit grünen Algen fast zugedeckten Wasserstrassen zu ermöglichen.

Wiederum hatten wir ein sehr zentrales Hotel gefunden. Unweit davon wartete am Abend im historischen Restaurant Prinsenhof ein fürstliches, 5-gängiges Dinner auf uns. Das Setup wurde ganz im Zeichen der Covid-19-Massnahmen ausgeführt, und so erhielt jede Crew ihren eigenen Tisch zugewiesen. Wie üblich an Abschlussessen von Fly-Outs hat sich das AOPA-Team bei allen Beteiligten und organisatorisch wirkenden Personen bedankt, ohne die ein Fly-Out gar nicht erst möglich wäre. Die präsidiale Rede brachte uns die äusserst interessante und bewegte holländische Geschichte eindrücklich näher. So langsam war es Zeit für die letzte Nachtruhe auf holländischem Boden.



Coronakonformes Farewell Dinner in Groningen.

Bild: Philippe Hauser

Das Ersatz-Fly-Out nach Holland war für alle Teilnehmer wiederum ein Erfolg. Ob wir im 2021 dann wirklich nach Russland fliegen werden, steht noch nicht fest. Doch eines ist sicher: Es gibt wieder ein Fly-Out. ◆

«Ordre – Contrordre – Desordre»

Daniel Affolter, Präsident des Vorstands der AOPA Switzerland

«Selbst-Isolation», «Quarantäne», «Maske», «Gültige Reisehinweise», «Abstand»: Wissen Sie zu all diesen Fragen die richtige Antwort? Kaum anzunehmen, ändern sich doch die entsprechenden Angaben von Tag zu Tag, von Gegend zu Gegend. Maske nein (wie am Anfang, als sie fehlte, gesagt wurde) oder Maske ja (wie heute, wo sie vorhanden ist, verlangt wird). Test nein (wie zu Beginn, als es keine gab, empfohlen wurde), nicht unbedingt (weil zu unpräzise) oder ja (aber welcher?). Und dann alle paar Tage neue Bestimmungen – von rot zu grün wieder zu rot, zu Ländern, Gegenden, Kantonen, ja sogar einzelnen Orten. Wen wundert es da, dass der internationale Tourismus nicht in die Gänge kommt, die Wirtschaft leidet, die allgemeine Depression bleibt. Zugenommen haben einzig die Staatsschulden, die ins Gigantische gewachsen sind.

«Wo darf und kann geflogen werden?»

Vom Allgemeinen zum Konkreten. Als wir uns entschlossen, den erwähnten Hindernissen zum Trotz einen kürzeren Fly-Out 2020 zu organisieren, stellten sich sofort unter anderen die Fragen: Wo darf und kann geflogen werden? Welches Hotel nimmt noch Gruppen auf? Ja, dürfen überhaupt Gruppen noch reisen? Wo sind Masken obligatorisch? Sind interessante Orte offen? Quarantäne oder Isolation verlangt? Stand das

Programm heute, musste es morgen umgeschrieben werden, weil entweder die Schweiz das Ausland oder dann das Ausland die Schweiz als risikobehaftet einstuft. So viele Unsicherheiten und Hindernisse mussten wir letztmals bei unserem Fly-Out nach Ägypten überwinden. Wir hoffen und wünschen, dass alle, die eine private Reise unternehmen wollen, eine gültige Antwort für ihre Reise finden und diese anschliessend geniessen können.

«Eine Erholung, das sind sich die meisten einig, wird noch bis ins 2023/2024 dauern.»

Vor noch nicht allzu langer Zeit konnte ich am Morgen und Abend über dem Pfannenstil jeweils die grossen Flugzeuge sehen, wie sie sich im Final auf die Landung in Kloten vorbereiteten. Hin und wieder flogen sie von Horgen her über den See kommend, begleitet vom «Wiuuuuu» Geräusch der ausfahrenden Flaps. Dann während Monaten Stille und zurzeit hin und wieder ein Flugzeug. Um diese Zeit frühmorgens oder spätabends waren es meistens die Langstreckenflüge, sodass deren Fehlen besser als jede Statistik zeigt, dass der Interkontinentalverkehr immer noch fast inexistent ist. Eine Erholung, das sind sich die meisten einig, wird noch bis ins 2023/2024 dauern.



«Der Überfluss von heute wird so zum Mangel von Morgen»: Piloten im Cockpit.

Bild: Jon Flobrant/Unsplash

Weniger Flüge bedeutet aber vor allem auch, dass Flugzeuge nicht bewegt werden (was in sich schon sehr teuer ist) und deshalb auch alle, die davon abhängen, keine Arbeit haben. Flugpersonal (Cockpit und Kabine), Maintenance, Zulieferdienste und noch viele mehr können nur für eine kurze Zeit Kurzarbeit leisten, anschließend steht für viele die Kündigung ins Haus. Gleichzeitig haben schon viele Airlines erklärt, ihre Kapazitäten auch künftig reduziert zu behalten.

Was bedeutet das für die General Aviation? Zur Erinnerung: Die General Aviation ist nach wie vor die Grundlage der kommerziellen Aviation. Die Kombination aus angeblicher «Flugscham», reduzierten Kapazitäten und Überfluss an Piloten dürfte zur Folge haben, dass sich manch einer oder eine, die Pilotin werden wollte, es sich heute anders überlegt und einen anderen Beruf ergreift. Bedenkt man weiter, dass vom ersten Flug

«*So hoffe ich, dass viele junge Frauen und Männer erst recht die Chance ergreifen und die Pilotenlaufbahn einschlagen.*»

in einem GA-Flugzeuge bis zum ersten Flug als Co-Pilot auf einer Airline mehrere Jahre vergehen, lässt sich unschwer erkennen, dass heute wahrscheinlich bereits die Grundlage für die Pilotenknappheit in fünf bis zehn Jahren gelegt wird. Der Überfluss von heute wird so zum Mangel von Morgen. Ein eigenartiger Gedanke und so hoffe ich, dass weiterhin viele junge Frauen und Männer erst recht die Chance ergreifen und die Pilotenlaufbahn einschlagen. ◆

Die gemeinsame starke Stimme für die Schweizer Luftfahrt

Seit diesem Jahr arbeiten die grossen Schweizer Verbände der Luftfahrt neu in einem übergeordneten Steuerungskomitee zusammen: Unter dem Namen General Aviation Steering Committee, abgekürzt GASCO, haben sich die Verbände der allgemeinen Luftfahrt der Schweiz zur Koordination und zur effizienten Vertretung der Interessen ihrer Mitglieder zu einem gemeinsamen Verein zusammengeschlossen.

Dem GASCO gehören folgende Organisationen an: Aero-Club der Schweiz, AOPA Switzerland, Swiss Helicopter Association, Schweizerischer Hängegleiterverband, Schweizerischer Verband Flugtechnischer Betriebe, Schweizerischer Verband Ziviler Drohnen und der Verband Schweizer Flugplätze. Nebst ihrer Mitgliedschaft im GASCO bleiben die einzelnen Verbände unabhängig.

Interessensvertretung zugunsten der GA

Das GASCO nimmt als statutarischen Auftrag die Aufgabe wahr, als Plattform zu dienen für die Diskussion, die gemeinsame Beschlussfassung, die Koordination, die gegenseitige Unterstützung und die Lösungsfindung zwischen den na-

tionalen Verbänden der General Aviation in der Schweiz. Gleichzeitig soll das GASCO durch den Zusammenschluss ihrer Mitglieder die General Aviation gesamtheitlich vertreten: Als gemeinsame starke Stimme für die GA in der Schweiz. Dazu gehört auch, gemeinsame Interessen zu verfolgen, mit anderen Gremien und Organisationen zusammenzuarbeiten und sich als Interessensvertretung zugunsten der General Aviation einzubringen. Die Vertreter kommen ungefähr alle sechs Wochen für Koordinationstreffen zusammen.

So hat sich das GASCO etwa kürzlich bereits entsprechend eingebracht: Mit seiner Stellungnahme zum Mehrjahresplan 2020-2023 (MJP 20-23) machte das GASCO das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL darauf aufmerksam, dass die Covid-19-Pandemie wahrscheinlich – auch bei der Spezialfinanzierung Luftverkehr SFLV – zu Einbussen führen wird und dies und entsprechende Planungen bei möglichen Engpässen im MJP 20-23 ausgeleuchtet werden müssen.

Vor Herbstsession: GASCO-Umfrage zu Covid-19

Welche Erfahrungen während der Pandemie machten Vertreter der Flugplatzcommunity und

« Gleichzeitg soll die GASCO durch den Zusammenschluss ihrer Mitglieder die General Aviation in der Schweiz gesamtheitlich vertreten. »



Das GASCO: Die gemeinsame starke Stimme für die Schweizer Luftfahrt.

Bild: GASCO/www.gasco.ch

der General Aviation? Und welche Erwartungen haben sie für die Zukunft? Um dies zu eruieren, führte das GASCO eine Umfrage durch. Die Verantwortlichen auf den Flugplätzen, in den Flugschulen und Unterhaltsbetrieben konnten so angeben, ob genügend Massnahmen vorhanden waren, um den Betrieb aufrecht zu erhalten oder einen Unterbruch zu überbrücken, und ob genügend Schutzmaterial erhältlich war. Die Umfrage soll das Parlament auf die Bedeutung einer gut funktionierenden Basisinfrastruktur von dezentralen Infrastrukturen und der allgemeinen Luftfahrt hinweisen.

Das GASCO arbeitet direkt mit den Behörden und Akteuren der General Aviation zusammen

und nimmt Einfluss auf die Departemente des Bundes zur Durchsetzung der Interessen der General Aviation. Die Koordinationsitzungen erhöhen zudem den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedern, aktuell etwa betreffend «English Only».

Im Rahmen von Vernehmlassungen, Stakeholder Involvements und dergleichen kann der Verein GASCO zusätzlich zu den Stellungnahmen und Eingaben der im GASCO vertretenen Verbände die Abgabe eigener Stellungnahmen und Positionspapieren beschliessen. Für Analysen und zur Lösungserarbeitung kann das GASCO Experten beiziehen oder Beiräte und Kommissionen schaffen. ◆

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

AVISTRAT-CH

Viel ist los in der General Aviation im Moment – trotz oder wegen des Shutdowns im Frühling. Und vieles ist im Tun und verändert sich laufend. Aktuelle Informationen sind auf der AOPA Switzerland-Website zu finden unter www.aopa.ch. Abonnentinnen und Abonnenten erhalten zudem Informationen per Newsletter (www.aopa.ch/deutsch/informationen-1/newsletter/). Ein wichtiges Thema 2020: AVISTRAT-CH.



Mitte 2016 erteilte das UVEK dem BAZL den Auftrag, den Schweizer Luftraum, sowie die Aviatikinfrastruktur (Flugsicherungsinfrastruktur und Flugplätze) neu zu gestalten. Dieses Vorhaben setzt das BAZL durch die «Luftraum- und Aviatikinfrastruktur-Strategie Schweiz» (AVISTRAT-CH) um.

Nach der Visionserarbeitung startete AVISTRAT-CH Anfang 2020 mit einer Strategieentwicklung. Ziele des BAZL: Die Reduktion von Risiken, die mit der Nutzung des Luftraums in der Schweiz verbunden sind, eine möglichst effiziente Nutzung der knappen Ressource Luftraum und die Sicherstellung einer Verminderung der Umweltauswirkungen.

Als Meilensteile wurden im ersten Halbjahr zum einen Beurteilungskriterien erarbeitet, anhand derer entschieden wird, welche strategischen Ideen weiterverfolgt werden. Zum anderen wurden interne und externe Parteien ausgewählt, die Lösungsvorschläge für die oben genannten Themenfelder erarbeiten werden.

Viel ist los in der General Aviation in der Schweiz.

Bild: David Ramos / Unsplash

Carte Blanche: SAE

18 Monate Swiss Aviation Examiners (SAE)

Philippe Hauser

Wer hätte das gedacht, dass die Pandemie uns weiterhin so stark im Griff hat. Allerdings zeigen sich die damit verbundenen Auswirkungen nicht überall gleich stark. Bei den Flugschulen ist von totaler Einschränkung bis hin zur 100%igen Auslastung alles vorhanden. Viele Experten haben nach wie vor eine grosse Anzahl an Anfragen zu bewältigen und nehmen entsprechend viele Prüfungen ab. Vielleicht steht diese immer noch grosse Nachfrage an Prüfungen im Zusammenhang mit dem Lockdown resp. der dadurch verordneten Pause im Frühsommer.

Rechnungsversand, Sozialabgaben und Lohnausweis

Während einigen Monaten wurde die SAE hinsichtlich der vorgeschlagenen Prüfungstarife ins Visier genommen, sind doch da und dort nicht zulässige Absprachen vermutet worden. Dieser Verdacht hat sich entkräftet, nach vielen Erklärungen und Darlegungen. So ist die SAE in ihrem Dasein bestärkt.

Auch nehmen immer mehr Prüfungsexperten die Abrechnungsdienste der SAE in Anspruch, dessen Treuhandbüro Rechnungen an die Prüfungskandidaten verschickt und das Inkasso überwacht, am Jahresende die Sozialabgaben regelt und einen Lohnausweis für steuerliche Zwecke erstellt. Nicht zuletzt sind die SAE-Mit-



« Auch nehmen immer mehr Prüfungsexperten die Abrechnungsdienste der SAE in Anspruch. »

glieder versicherungstechnisch gedeckt – auch als freie Fluglehrer mit Tätigkeiten ausserhalb einer Flugschule. Für das uns entgegengebrachte Vertrauen bedanken wir uns sehr.

In der nächsten Ausgabe dieser SAE-Spalte möchten wir gerne über die allgemeinen Erfahrungen der Experten berichten. Was sind die häufigsten Schwachpunkte, welches die herausragenden Stärken der Prüfungskandidaten in der Schweiz? Wo hapert es, wo läuft's rund? Wie ist das Verhältnis mit dem BAZL und den Senior Examiners? Die Prüfungsexperten werden zu diesem Zweck mit einem Fragebogen bedient. Wir freuen uns über ihre engagierte Teilnahme an dieser Umfrage, und freuen uns, Ihnen bald ein interessantes Resultat liefern zu können.

Ihr SAE-Team

« Jede Reise galt als die Beste von allen
und vor dem Rückflug kam die
obligate Frage auf:
Wohin geht es nächstes Jahr? »

Eric Epple, ehem. Vorstandspräsident AOPA Switzerland



Rückblick auf die Fly-Outs: Zweiter Teil

Den Zusammenhalt zwischen den Mitgliedern stärken und aussergewöhnliche Erlebnisse bieten: Aus diesen Gedanken heraus entstanden die Fly-Outs der AOPA Switzerland. Im ersten Teil, im Position Report 273, berichtete Eric Epple, langjähriges Vorstandsmitglied, von den Aus-Flügen nach Frankreich, Rumänien oder Kroatien. Nun geht es mit dem zweiten und finalen Teil weiter.

Eric Epple, ehem. Vorstandsmitglied AOPA Switzerland (1978–2014)

Das Abenteuer Mali Loshni von früher hat Spuren hinterlassen. Es wurde dermassen gelobt, dass es 1998 eine 'offizielle' Destination wurde. Der Empfang war genauso herzlich wie beim ersten Mal. Von dort ging es nach Brač und Dubrovnik. Der Abschluss mit Galadiner fand in Portorož statt. Es begann etwas verspätet, weil sich ein Pilot nochmals umziehen musste: Er stürzte zu Fuss über die Hafenkante ins Meer – und blieb zum Glück unverletzt.

Das nächste Fly-out von 2002 führte nach Griechenland. Das erste Treffen war in Kerkira, von wo es weiter ging nach Kavala und Kos. Wir flogen über Kerkira, Brindisi und Split wieder in die Schweiz. Ein Schock erlebte eine Crew nach dem Landing eines Armeehelikopters in Kerkira. Die erzeugten Turbulenzen des Helikopters stellten seine Cessna auf den Kopf... alle unverletzt!

Über Elba, Palermo und Monastir nach Nordafrika

2003 ging es in eine andere Richtung: Tunesien. Wir flogen über Elba, Palermo und Monastir nach Tozeur, mitten in der Wüste. Dort erwarteten uns diverse Allradfahrzeuge mit den entsprechenden Flugzeugimmatrikulationen. Damit fuhren wir über die Dünen zum Drehort des



Die Wassmer WA42 am Fly-Out 2009.

« 2003 ging es in eine andere Richtung: Tunesien. Wir flogen über Elba, Palermo und Monastir nach Tozeur, mitten in der Wüste. »

ersten Star Wars-Films sowie des Films The English Patient. Zum Tanken wurden mehrere Fässer Avgas 100LL per Lastwagen angeführt. Per Handpumpe wurden die Flugzeuge betankt.



Vielleicht hat es immer noch einige Liter dort ...! Weiter nach Djerba, wo wir einen Ausflug auf einem nostalgischen Windjammer mit Badeausflug, diesmal freiwillig, geniessen konnten.

Im nachfolgenden Jahr war wieder Osteuropa auf dem Programm. Die noch nicht so bekannten Länder des Baltikums waren das Ziel. Treffpunkt Vilnius, Litauen. Von dort flogen wir weiter nach Riga und besuchten das Automuseum. Ein Juwel für Nostalgiker und Technikinteressierte. Mit Umwegen, wegen der temporären Schliessung des russischen Luftraums, erreichten wir alle Heringsdorf auf der deutschen Insel Usedom. Ein Ausflug nach Peenemünde erinnerte uns an die Geburtsstätte der Raumfahrt und der Raketen. Dort hatte Wernher von Braun die ersten Raketen (V1 und V2) im Namen der Nazis bauen lassen.

Als potenzielle Gripen-Käufer willkommen

Im übernächsten Jahr, 2006, ging es nach Schweden. Treffen in Göteborg und eine Hafentour im Schiff gefolgt von hervorragenden Heringvarianten zum Abendessen. Weiter nach Linköping zum SAAB Werk. Dort wurden 'wir' aus der Schweiz als potenzielle Käufer des Gripen fürstlich willkommen geheissen und konnten die Fabrikation der Flugzeuge besichtigen. Weiter zum Sundbyholm Castle, nahe des Flugplatz Eskilstuna. Dort erwartete uns ein klassisches Viking-Diner. Der folgende Tag war für den Flug nach Bromma und den Stadtbesuch von Stockholm geplant. Doch wie auch in vorherigen Anlässen wollte das Wetter nicht mitspielen, also Zug nach Stockholm. Die Hauptstadt präsentierte sich danach im besten Wetter. Schliesslich flogen wir zum krönenden Abschluss nach Malmö, wo das grosse Sommerfest stattfand.

Mit der Nord Norecrin im ungarischen Jakabszállás.

2009 war der Anfangspunkt Texel, eine holländische Insel in der Nordsee. Von dort flogen wir kurze 10 Minuten zur Royal Dutch Navy Base in Den Helder. Der Anflug wurde durch die allgegenwärtigen Helikopter des off-shore Betriebes erschwert. Der für uns bereitgestellte Avgas 100LL Tanklastwagen gab nach einer Füllung den Geist auf. Die Besichtigung der Werft und das Admirals-Diner entschädigte uns für die Umstände. Wir flogen zurück nach Texel zum Tanken. Der nächste Punkt war Antwerpen mit einer Hafentour und Apéro und Diner. Ein geführter Rundgang im Stampe SV4-Museum liess die Fliegerherzen erwärmen. Dann Weiterflug nach Caen: Das beeindruckende Museum für Frieden führte uns die Vergangenheit der Region und Europa vor Augen.

Kurzfristig weiter nach Ungarn

Das nächste Kapitel ging wieder in den östlichen Teil. Geplant war Salzburg mit Besuch des Redbull Hangar 7 inkl. Diner und Konzert. Einen Monat vor Abflug teilte uns der Flughafen mit, dass keine Standplätze verfügbar sind (Salzburger Festspiele)! Also weiter nach Ungarn ...! Gerade hinter der Grenze Österreich Ungarn fanden wir im klassischen, kaiserlich-königlichen Schloss Szidónia Unterkunft und Verpflegung. Auf dem privaten Flugplatz Jakabszállás mit Hotel wurden wir weiter verwöhnt. Ein Ausflug in die Puszta mit Pferdevorführung liess Salzburg vergessen.

2011 war vermutlich das einzige Fly-out, das im Position Report nie so richtig ausgeschrieben wurde, weil die Angaben auf unserer Website

reichten, das Fly-Out auszubuchen: Es ging nach Montenegro, Mazedonien und Albanien. In Kürze waren 20 Flugzeuge angemeldet und somit die Kapazität erreicht. Das Handling in Tivat war professionell und speditiv. Per Bus zum Hotel in Kotor und zum feinen Fischabendessen am Hafen. Weiter nach Ohrid in Mazedonien, wo wir eine wunderbare Schifffahrt auf dem Ohrid See genossen. Der Abstecher zu den 1000 Quellen mit Musik von Fahrenden und Grillplausch lohnte sich sehr. Der kurze Flug nach Tirana bot den Organisatoren mehr Mühe als den Piloten. Die Flugpläne wurden erst gegen Mitternacht und nach Intervention beim Luftfahrtminister akzeptiert. Schlussendlich klappte es noch und das Galadiner am hoteleigenen Pool entschädigte alle.

Bei den meisten Reisen brauchte es Innovation, Flexibilität und Organisationskunst. Dank der

« *Jede Reise
galt als die Beste
von allen und
vor dem Rückflug kam
die obligate Frage auf:
Wohin geht es
nächstes Jahr?* »

Disziplin und der guten Vorbereitungen gab es nie einen grösseren Zwischenfall, geschweige denn einen Unfall. Jede Reise galt als die Beste von allen und vor dem Rückflug kam die obligate Frage auf: Wohin geht es nächstes Jahr? ♦

Full service of avionics and instruments.

Avionitec AG

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

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



AVIONITEC

www.avionitec.ch

Flying in Switzerland and elsewhere

Garrett Fisher, an aerial adventure photographer, wrote a wonderful blog post providing the viewpoint of a non-Swiss about flying – and other cultural particularities – in Switzerland. It can be found here: <https://blog.aopa.org/aopa/2020/08/10/a-racket-about-noise/>, with gems like this: «At all Swiss airports, like most of Europe, there is a closing time. So when dealing with the formula of ‘sunset plus 30 minutes or 8:00 PM, whichever is earlier’, I start to ask my nitpicking questions. ‘Is it wheels down at 20:00, or pulled to a stop at the hangar with the engine shut off?’ The reply was ‘Wheels down at 19:59, not 20:00.’ Ok, so 19:59:59 it is which lead to a philosophical dilemma during a sunset flight. Arriving over town at 7:47, I could dive in and land at 7:52 or ... I could circle and land at 7:59. Flying a really slow pattern at 45mph, nose up, behind the curve, the tires chirp at 7:58:30. (...) I noticed an airplane careening into the circuit, obviously doing a full speed descent and then rapidly slowing down on short final and landing at ... 8:10 PM. Three minutes later, as I am loading things into my car, a Land Rover comes screeching into the parking lot, where the deputy CEO comes running over asking which airplane it was. As he lives under the approach path, it was evident to him what had occurred. He explained to me ‘the trouble we can get from the commune’ and, before racing to address the problem, noted ‘I saw you come over at 7:57. Nice job.’ I explained the situation to my wife, and she asked, ‘Why didn’t you land at 7:50?’ ‘Out of principle’, I replied.»



New Global General Aviation Market report

This month of September, Up Market Research (UMR) has published a latest market research report on Global General Aviation Market. The global report covers current market trends, opportunities, challenges, and detailed competitive analysis of the industry players in the market. It covers impacts of COVID-19 to the market and provides the financial impacts and market



Flying over Switzerland provides interesting insights.

Photo: Jose Llamas / Unsplash

disturbance on the General Aviation market. It also includes analysis on the potential lucrative opportunities and challenges in the foreseeable future. The complete report can be bought here: www.upmarketresearch.com/buy/general-aviation-market. ◆

Flight Training: How do I make it work?

Starting or continuing flight training can be a struggle. Our colleagues over at <https://aopa.org/pilot-gear-blog/2020/september/01/flight-training-how-do-i-make-it-work> announced this month: «We are here to talk about the reality of it and how to continue through your flight lessons and studying no matter your circumstances or which stage you are at.» ◆

FAA certifies uAvionix AV-30-C

uAvionix Corp. announced September 1 that its AV-30-C cockpit display has received FAA supplemental type certificate (STC) approval. The company said the AV-30-C offers aircraft owners an effective and affordable attitude indicator or directional gyro alternative with capabilities that go far beyond the single-feature gauge it replaces. More information by Mike Collins here: <http://aopa.org/news-and-media/all-news/2020/september/02/faa-certifies-uavionix-av-30-c>. ◆

Information on entering Switzerland

All information for travelling or conditions on entering Switzerland can also be found in English, on the Website of the Federal Office of Public Health FOPH: www.bag.admin.ch/bag/en/home.html, or on the direct link here: www.bag.admin.ch/bag/en/home/krankheiten/ausbrueche-epidemien-pandemien/aktuelle-ausbrueche-epidemien/novel-cov/empfehlungen-fuer-reisende.html. ◆



Stay informed on regulations about entering Switzerland.

Photo: Lukas Blaskevicius / Unsplash

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». Melden Sie sich unter <https://www.aopa.ch/deutsch/shop/kleinanzeige-aufgeben/> oder office@aopa.ch.

Zu verkaufen/à vendre: Luscombe L-8A, HB-DUX, 1946

Airframe: TSN 3350 h, TSO 1020 h,, Engine: Continental C90-8F, TSN 1'020 h, TSPO 150 h, Propeller: Hoffmann HO14, TSN 150 h, Radio/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 58'000. Contact: victor.bertschi@bluwien.ch, Tel +41(0)79 652 00 73.



Zu verkaufen: Aircraft TOW TUG

mit LED-Licht, Akku und Fernbedienung Marke: AC air Technology. (inkl. Ladegerät für TOW TUG und Remotecontrol) gebraucht, gewartet und gereinigt. Für Flugzeuge bis ca. 2000 kg. Patrick Stucki, stucki@icloud.com, 079 671 55 38.

Zu verkaufen: Rockwell Commander 112

HB-NCT, 1120h since new, 1000 landings, Ser. No. 442, Lycoming IO-360-C1DE; 100h TSO (2016), Hartzell HC-EY3R-1RF, 80h TSO (2017), Interior 9/10, Exterior 9/10, new painted in 2016, Garmin GNS530W, GNS430W, S-TEC 50, GTX324, GNA340, JPI EDM 800-4C, Fresh annual inspection (100h), ARC valid until 08/2021, Cover, Tow Bar. CHF 130'000. Martin Bosshard, hbnct@hotmail.com, 079 109 01 07.



Zu verkaufen: 6 Jeppesen Airway Manual Ordner

6 Ordner Jeppesen Airway Manual 2 inch, superior plastic (Lederimitat). Sehr robust. Neupreis ca. 30 CHF/Stk. Preis für 6 Stück: 80 CHF. Micha Gilomen, micha4@gmx.ch.

Wasserfliegen in Kanada (Thunderbay Ontario)



Gelegenheit: zu verkaufen 1 oder 2 Anteile 25% oder 20% (100%=80'000.– CD), Maule M5, 235HP, 6 Zyl, Floats and Wheels, Top Zustand, Workhorse, rebuilt 2008. EDO 244 Floats, Michael Estermann, 079 293 78 63, mike260656@gmail.com.

Zu vermieten: Hangarplatz

Hangarplatz in Bad Ragaz (LSZE) per 01.08.2020 oder nach Absprache.
Alain Grandjean, hb-ncy@grandjeans.ch.

Zu verkaufen: 2x 1/3-Anteil an Maule M6-235 (Gletscherflugzeug)

Hangarplatz in Beromünster. Guter Zustand, Motor überholt, 2100h, mit Skisack. Amerik. immatrikuliert (kann mit Validierung geflogen werden; nur administrative Sache). Flugzeit bis 5h nonstop. Viele Ersatzteile und Ersatzskis. Viel Power & schönes Flugzeug. Preis für einen Drittel CHF 33'000. Peter Wild, 079 356 00 77.

EASA/FAA Lizenzen – TAA/SEP – VFR/IFR

Jahrescheckflüge, Einweisungen, Umschulungen, Flight Review (BFR). FAA and TSA approved. Raum Basel – Birrfeld – Zürich. paul.flyabc.ch@bluewin.ch, www.flyabc.ch, 079 285 46 60.

Bücker fliegen!

Gelegenheit, 1/12-Anteil an Bücker Jungmann HB-URD zu erwerben; ehemals A-24 Schweizer Luftwaffe, Zustand hervorragend, Standort Lommis LSZT, Standard Akro, Motor Lycoming AEIO-320E2a, 150 hp, TSO 612 h. Auskunft: Jürg Walliser, Präsident Bücker Club, 079 405 58 58, j.walliser@bluewin.ch.

A vendre 2 parts sur C182P basé à Lausanne

Moteur changé 2019 (TBO 1650h), nouvelle peinture, nouveau pare-brise et nouvelle moquette début 2020. Réservoirs long-range (autonomie 6h en croisière). Croisière 135 à 140 kts à 65%. Prévu de faire un upgrade de l'avionique pour IFR. Pour toute question : 078 878 29 01.

Zu vermieten: Hangarplatz

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

Zu verkaufen: 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.