



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Ausgabe 276 – März 2021



Bild: Patricia Siebenmann

Porträt des Mitglieds Nummer 10'000 ab Seite 14

« Wenn ich mein PPL
endlich in der Tasche habe,
werde ich so viel Zeit wie nur möglich
in der Luft verbringen. »



AOPA SWITZERLAND

Einladung

zur **57. ordentlichen Generalversammlung der AOPA Switzerland**
Samstag, 12. Juni 2021, 11.00 Uhr auf dem Flughafen Birrfeld LSZF oder virtuell

Die Entscheidung, ob die GV virtuell stattfinden muss oder vor Ort durchgeführt werden kann, wird Ende April gefällt. Die Mitglieder erhalten dann eine entsprechende Mitteilung.

Traktanden:

1. Konstituierung, Wahl des Protokollführers und der Stimmenzähler
2. Genehmigung des Protokolls der 56. GV vom 19. Juni 2020 (virtuell durchgeführt)
3. Jahresbericht 2020/2021
4. Jahresrechnung 2020
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahlen
7. Aktivitäten 2021/2022
8. Verschiedenes

Die Jahresrechnung 2020 (bestehend aus Bilanz und Erfolgsrechnung) und das Protokoll der 56. GV sind demnächst im Mitgliederbereich auf unserer Internetseite <https://aopa.ch> abrufbar. Sie werden ausserdem vor der Generalversammlung aufliegen.

Anträge an die Generalversammlung sind bis spätestens zum 28. Mai 2021 dem Vorstand einzureichen. Nicht termingerecht eingereichte Anträge können an der GV nicht behandelt werden.

Beste Grüsse und bis bald
AOPA Switzerland

Im Namen des Vorstandes

Daniel Affolter, Präsident

Inhalt

Editorial	5
News & Veranstaltungen	6
Reportage: Flight Safety Seminar 2021 als Webinare	8
Fachinformationen der AOPA: Die anderen Lehren aus dem Unfallbericht der SUST zur HB-HOT	10
Porträt: Das 10'000. Mitglied	14
Fliegerisches aus der Schweiz	16
Nachruf: Werner Eichenberger	19
International News & IAOPA	22
Kleininserate	24

Impressum



Herausgeberin:

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

Redaktion & Übersetzung:

Kommunikation AOPA, kommunikation@aopa.ch (Redaktion)

Patrick Deville, pcmdeville@gmail.com (Übersetzung)

Layout:

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

Erscheint alle 3 Monate

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

« Sicherstellen und weiterentwickeln:

Das sind unsere Ziele. »



Editorial

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

Der 1. April 2021 (und das ist kein Scherz) steht vor der Tür, und damit beginnt nicht nur das zweite Quartal 2021, sondern auch – und wer hätte das vor einem Jahr gedacht – das zweite Jahr der COVID-19-Pandemie. Trotz Impfung und besseren Behandlungsmethoden haben uns Virus und in der Folge auch Bundesrat fest im Griff. Wir kennen die einschneidenden Auswirkungen auf uns alle. Etwas, das fast unterzugehen droht, ist der Umstand, dass die Krise keine Verlangsamung der neuen Vorschriften, Verordnungen etc. zur Folge hat, sondern vor allem auf Europäischer Ebene im Gegenteil Vorschriften unter Umgehung bzw. Einschränkung bewährter Vorgehensweisen erlassen werden. Von einer Krise im Sinne von Weniger ist bei der Gesetzgebung nichts zu spüren. Wir von der AOPA Switzerland – zusammen mit der IAOPA (AOPA Europa) stellen uns dieser Herausforderung und setzen uns auch in diesen eigenartigen Zeiten voll und ganz für Sie, unsere Mitglieder und die General Aviation ein. Weiter steht im Zentrum unserer Arbeit, den laufenden Betrieb für Sie als Mitglieder und Interessierte sicherzustellen, und unsere Organisation wie gewohnt stetig weiterzuentwickeln.

Unser diesjähriges Flight Safety Seminar fand und findet den zeitlichen Umständen entsprechend digital statt. Der bisherige Erfolg hat uns gezeigt, dass solche Webinare einem Bedürfnis entsprechen und wir werden künftig hin und wieder weiter solche anbieten.

Noch mehr freuen wir uns darauf, wenn wir Euch analog, im «echten» Leben treffen können. Zum



Zeitpunkt, in welchem ich dieses Editorial verfasse, steht noch nicht fest, ob wir die Generalversammlung erneut virtuell durchführen müssen oder uns vielleicht doch noch persönlich treffen können. Den entsprechenden Beschluss werden wir Ende April 2021 fassen. Auf jeden Fall aber findet die diesjährige **Generalversammlung** am **12. Juni 2021** statt.

In dieser vorliegenden Ausgabe des Position Report finden Sie Einblicke in die Entwicklung neuer Technologien, Fachevaluationen von fliegerischen Entwicklungen und ein Mitglieder-Porträt. Wir würden uns freuen, auch weiterhin zahlreiche Neumitglieder begrüßen zu dürfen. Melden Sie sich an, wenn Sie noch nicht zu unseren Mitgliedern gehören, oder sprechen Sie Ihre Kolleginnen und Kollegen auf den Flugplätzen darauf an, ob sie bereits AOPA Switzerland-Mitglied sind. Eine Mitgliedschaft verschafft nicht nur viele Vorteile, sie bietet auch wichtigen Rechtsschutz.

Auch in diesem eigenartigen Jahr freuen wir uns auf die gemeinsame Reise mit Euch und wünschen Euch eine unfallfreie Flugsaison mit immer genügend Luft unter den Flügeln.

Daniel Affolter, Präsident des Vorstands

AERO Friedrichshafen: 14. bis 17. Juli 2021

Die diesjährige AERO Friedrichshafen ist als «Summer Edition» vom 14. bis 17. Juli 2021 geplant. Denn aufgrund der COVID-19-Pandemie ist eine Durchführung der AERO im April nicht möglich. AERO Bereichsleiter Roland Bosch und Projektleiter Tobias Bretzel meinen dazu: «Wir sehen die Neukonzeption als grosse Chance für das so wichtige Treffen der gesamten GA-Familie bei sommerlichen Temperaturen.» Informationen unter www.aero-expo.com.

Generalversammlung 2021

Die 57. Generalversammlung der AOPA Switzerland findet am 12. Juni 2021 statt. Die Entscheidung, ob die GV virtuell stattfinden muss oder vor Ort durchgeführt werden kann, wird Ende April gefällt. Die Mitglieder erhalten dann eine entsprechende Mitteilung.

Fly-Out 2021: 23. August bis 2. September

Dieses Jahr soll es stattfinden: Das Fly-Out nach Russland. Es soll die Teilnehmenden über Tallinn, St.Petersburg und Novgorod nach Moskau führen. Der Rückweg ist geplant über Tula, Bryansk, Minsk und Brest (Belarus). Für diese ausgedehntere Reise sind zehn Tage eingeplant. Online unter www.aopa.ch können Mitglieder sich anmelden und werden informiert darüber, ob das Fly-Out wie geplant durchgeführt werden kann.

24-Stunden-Betrieb der Luftpolizei

Seit Januar 2021 ist die Schweizer Luftwaffe rund um die Uhr auf Pikett. Pilotinnen und Piloten



Bild: www.aero-expo.com

können also auch mitten in der Nacht einen Ernstfall, eine sogenannte Hot Mission, durchführen. Während dem Sommer wird die Schweizer Luftwaffe ab Emmen zu Hot Missions aufbrechen. Aktuell im März wurden die neuen Abläufe durchgespielt.

Letzte Runde im Kampf um den Jet

Im Sommer soll der Entscheid fallen, welches Kampfflugzeug die Schweiz kauft. Im Rennen sind der bisherige Lieferant Boeing mit dem Nachfolgemodell des F/A-18, der deutsche Airbus-Konzern mit dem Eurofighter, Dassault mit der Rafale und Lockheed Martin mit dem Tarnkappenbomber F-35. Voraussichtlich Ende Juni wird der Bundesrat die Typenwahl treffen und beschliessen, wer den Zuschlag für den Auftrag in der Höhe von sechs Milliarden Franken erhält.



Kjeller, Norwegen

Bild: Angel Luciano

Nachhaltiger Treibstoff

Ein Passagierflugzeug, zu hundert Prozent mit nachhaltigem Treibstoff (SAF) betrieben: Dazu will Airbus eine Studie durchführen. Getestet werden soll an einer A350-Maschine. Airbus forscht im Rahmen des aktuellen Projekts an den Effekten auf Gasturbinentriebwerke, wenn sie vollständig mit SAF betrieben werden. Ein erster Testflug wurde bereits Mitte März durchgeführt.

Elektrischer Inlandflugverkehr geplant

Neben Flugzeugherstellern setzen auch Regierungen vermehrt neue Techniken ein. Norwegen plant, 16 Flughäfen in der Nähe des Polarkreises mit ausschliesslich elektrisch betriebenen Flugzeugen zu vernetzen. Bis 2040 sollen alle im In-

land eingesetzten Flugzeuge rein elektrisch fliegen.

Kleinanzeigen – nur für AOPA-Mitglieder

Möchten Sie etwas verkaufen, kaufen, teilen oder empfehlen? Im Jahresbeitrag der AOPA Switzerland-Mitgliedschaft sind Inserate auf der AOPA-Website www.aopa.ch und im Magazin Position Report enthalten. Mitglieder können ihre Inserate direkt online eingeben und so ihre Angebote oder Fragen platzieren.

Flight Safety Seminar 2021 erstmals als Webinare

Eine veränderte Welt erfordert Neuentdeckungen und ungewöhnliche Lösungen. Das haben die ersten Monate des 2021 wiederum gezeigt. Und so geht die AOPA Switzerland neue Wege, um auch im zweiten COVID-19-Jahr den laufenden Betrieb und ihre Dienstleistungen für die Mitglieder sicherzustellen.

Zum ersten Mal in der Geschichte der AOPA Switzerland führt die Organisation in diesem Jahr ihr beliebtes Flight Safety Seminar als Webinar durch. Denn: Die vergangenen und aktuellen Gegebenheiten rund um die COVID-19-Pandemie haben nicht nur einen Einfluss auf die fliegerischen Erlebnisse. Auch – beliebte – Aktivitäten wie das Flight Safety Seminar sind betroffen.

Virtuelle Zusammenkünfte

Wer hätte vor einem Jahr gedacht, dass in der Schweiz auch im ersten Quartal 2021 Homeoffice-Pflicht, Kontaktbeschränkungen und Zusammenkünfte von mehr als fünf Personen im privaten Rahmen nicht erlaubt sein würden? Doch genau das zeichnete sich bereits Ende des letzten Jahres ab. Es war klar: Das alljährlich statt-

findende Flight Safety Seminar konnte dieses Jahr nicht im üblichen Rahmen stattfinden. Vorstand und Geschäftsleitung der AOPA Switzerland suchten darum nach Lösungen – und entschieden, das Seminar allen Mitgliedern und anderen Interessierten virtuell anzubieten. Und zwar in vier einstündigen Teilen, die erlauben, die digitale Präsenz in leicht bekömmlichen Happen zu servieren.

Unfallanalyse, Strafverfahren, Crew Resources

Die ersten Veranstaltungen fanden zu den Themen «Unfallanalyse: Flugvorbereitung und Plan B», «Strafverfahren – was geht mich das an?» und «Crew Resources Management» statt und waren ein Erfolg. «Vielen Dank für den hervorragenden Vortrag am AOPA FSS, er war sehr spannend und lehrreich!» und «Herzlichen Dank für die grosse Arbeit und die erste gut gelungene Episode dieses Webinars» lauteten nur zwei der Kommentare von Teilnehmenden.

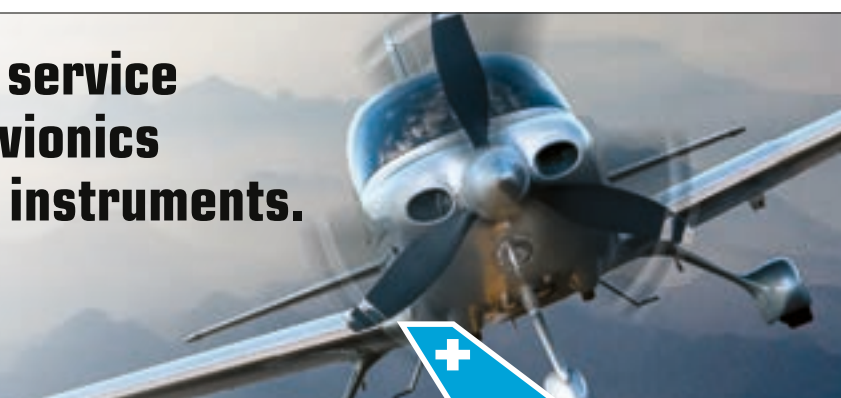
Die nächste und abschliessende Veranstaltung vom 7. April um 18.30 Uhr hat die «Herausforderung der modernen VFR-Navigation» zum Thema. Mit Fokus auf elektronische Unterstützung wird dieses Thema in einer Podiumsrunde mit erfahrenen und Jungpiloten diskutiert. Informationen unter www.aopa.ch. ◆

*«Herzlichen Dank
für die grosse Arbeit
und die erste gut
gelungene Episode
dieses Webinars.»*



Bild: Chris Montgomery

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



www.avionitec.ch

Die anderen Lehren aus dem Unfallbericht der SUST zur HB-HOT

Der Absturz der HB-HOT vom 4. August 2018 war einer der schlimmsten Unglücksfälle der schweizerischen Luftfahrt. Die Anteilnahme am Leid der Hinterbliebenen war und ist gross. Leider begann aber, wie nach jedem Unglück, sofort die Suche nach den Schuldigen. Und, so heisst es, Schuldige müssen bestraft werden. Der erste Schritt in diese Richtung ist mit dem SUST Schlussbericht Nr. 2370 getan. Der zweite Schritt, die straf- und zivilrechtliche Be- und Verurteilung, wird noch kommen.

Text: Daniel Affolter, Vorstandspräsident

Der Schlussbericht der SUST (Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle) Nr. 2370 (kurz Schlussbericht) zeigt einerseits auf, wie der Unfall mit grosser Wahrscheinlichkeit abgelaufen ist und was daraus gelernt werden kann. Andererseits, und das ist vielen weniger klar, zeigt der Schlussbericht, dass da auch eine Problematik im Vorgehen der SUST selbst liegt. Mit anderen Worten: Nicht nur die Luftfahrt kann etwas daraus lernen, die SUST sollte es auch ganz besonders für sich tun.

« *Nicht nur die Luftfahrt kann etwas daraus lernen, die SUST sollte es auch ganz besonders für sich tun.* »

Rechtliche Sonderstellung bedingt Verantwortung

Die Rechte und Pflichten der SUST sind in der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV) geregelt, die wiederum auf der europäischen Verordnung (EU) Nr. 996/2010 beruht. Eine grundlegende Bestimmung zur SUST findet sich in Art. 9 VSZV («Unabhängigkeit»), der wie folgt lautet: «Die SUST und ihre Mitglieder handeln weisungsungebunden.». Das bedeutet mit anderen Worten: Die SUST unterliegt keiner Kontrolle, weder durch das Parlament (obwohl sie eine ausserparlamentarische Kommission ist), noch dem Bundesrat, noch dem UVEK (das allein administrativer Ansprechpartner ist), noch dem Parlament. Eine Folge davon ist, dass ihre Schlussberichte nicht ohne weiteres der Überprüfung durch ein Gericht unterliegen – es sei denn, im Schlussbericht würden andere Rechtsgüter verletzt. Nein, die Schlussberichte sind so, wie sie dastehen gültig. In einem Rechtsstaat, wie die Schweiz einer zu sein glaubt, ist das eine

«*Nimmt die SUST die
mit dieser Sonderstellung
verbundene ausserordentliche
Verantwortung auch wahr?*»

Sonderstellung von aussergewöhnlicher Tragweite.

Nimmt die SUST die mit dieser Sonderstellung verbundene ausserordentliche Verantwortung auch wahr? Urteilen Sie selbst: Richtig ist, was RA Philip Bärtschi im Cockpit 2-2021 (S. 24) ausführt: «Sie (die SUST) wird nicht müde zu erwähnen, dass sie in Bezug auf die Kritik Betroffener «schmerzfrei» ist. Das ist problematisch.» Wer unkontrolliert handeln kann, wie die SUST das tut, sollte doch besonders sensibel für die Anliegen, Kritik, Anregungen der Betroffenen sein, denn diese können sich nicht wehren. Sie (Private und Unternehmen) sind der SUST (der Vertreterin des Staates mit entsprechendem Bonus) sozusagen hilflos ausgeliefert.

Beispiele finden sich einige im Schlussbericht Nr. 2370, wie z.B.

- Die Persönlichkeitsrechte der verstorbenen Piloten werden mit Füßen getreten, denn die Abklärungen der persönlichen Verhältnisse

über die letzten 43 Jahre haben keinen ursächlichen Bezug zum Unfall. Eine unnötige und nicht sachbezogene Exponierung der Verstorbenen. Und eben: Die Toten können sich nicht wehren.

- Die Behauptung, besser Unterstellung der SUST, wonach «es naheliegend ist, dass die im Flugbetriebsunternehmen verbreitete Gewohnheit der Flugbesatzungen, systematisch anerkannte und gesetzliche Regeln der Luftfahrt nicht einzuhalten oder hohe Risiken einzugehen..» als «...Gewohnheit zum Regelbruch als systemisch beitragender Faktor zum Unfall» zu werten, ist mit dieser Deutlichkeit unbewiesen und nicht nur für die Verstorbenen, sondern auch für die vielen Piloten, die bei der Ju Air über Jahrzehnte ihre Aufgabe gewissenhaft, gesetzeskonform und klaglos erfüllt haben, recht eigentlich eine Ehrverletzung. Abgesehen davon wirft die SUST damit Luftwaffe und Arbeitgeberin der beiden betroffenen Piloten vor, unverantwortliche Piloten beschäftigt zu haben. Wem dient das?
- Art und Ton, mit der die SUST das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL angreift und heruntermacht, ist einer ausserparlamentarischen Kommission nicht würdig und wird im besten Fall mit Kopfschütteln quittiert, im wahrscheinlichsten Fall wird damit aber die Autorität des BAZL untergraben. Ganz sicher trägt dieses Vorgehen nicht zur Erhöhung der Sicherheit bei.

«Die Anteilnahme
am Leid der Hinter-
bliebenen war und
ist gross.»

Bild: Kevin Lang



**JET & PROP
HISTORIC FLIGHT
MAINTENANCE**



Unser Mail
Flughafens
angeschlos
BAZL zug
CH.MF.40

Wir sind d
Bsp. Bücke
in Holz- un
zeitgemäss

Wir übernehmen Wartungsarbeiten, Jah
grades. Bei uns ist Ihr Flugzeug in ers
Ihnen. Lernen Sie uns kennen, kommen
ten Arbeiten mit Ihnen zu besprechen.

So erreichen Sie uns: +41 79 123 33 6

Viele andere Ungereimtheiten könnten noch aufgezählt werden. Doch geht es mir hier vor allem darum, aufzuzeigen, dass Behörden, die keiner Kontrolle unterliegen, aufgerufen sind, nicht nur die ihnen ausgelieferten Personen und Unternehmen kritisch zu hinterfragen, sondern das auch bei sich selbst zu tun. Das wäre bestimmt in der heutigen Situation der Akzeptanz der SUST dienlich. ◆

Maintenance Betrieb befindet sich direkt auf dem Gelände des **St. Gallen Altenrhein (LSZR)** und ist am Rollwegsystem angeschlossen. Die Historic Flight Maintenance HFM GmbH ist ein vom Luftverkehrsamt zugelassener Unterhalts- und Wartungsbetrieb nach Part MF 21.014 bzw. CH.CAO 1018.

Wir sind Spezialisten für **historische Propellermaschinen** (wie z. B. Cessna, Piper Cub) speziell aber auch für stoffbespannte Flugzeuge in der Original- oder Stahlrahmenbauweise. Selbstverständlich betreuen wir auch moderne Flugzeuge wie Cessna, Mooney oder Spezialmaschinen.

Wir übernehmen Inspektionskontrollen LTA's, SB's aber auch Modifikationen oder Upgrades in den Händen der besten, denn es liegt uns am Herzen genau wie Ihnen, dass Sie vorbei oder schreiben Sie uns, wir freuen uns die nächsten Tage bei Ihnen zu sein.

6 ◆ info@hf-maintenance.com ◆ www.hf-maintenance.com

Die AOPA Switzerland wächst: Das 10'000. Mitglied

Text: Patricia Siebenmann

Mein Name ist Patricia, ich bin selbständige Kommunikationsberaterin mit eigener Werbeagentur in Zürich. Das seit 2003. Studiert und abgeschlossen habe ich Journalismus in Bern und Fribourg mit Weiterbildungen in Werbung und Copywriting.

Der Traum, selbst zu fliegen

Der Traum, selbst zu fliegen, verfolgt mich seit über 20 Jahren. Zu meinem fünfzigsten Geburtstag habe ich mir nun die Ausbildung geschenkt. Dies, nachdem ich mit dem Vater meines Lebenspartners, einem ehemaligen Privatpiloten, zufällig darüber gesprochen habe – und er bei mir die Leidenschaft fürs Fliegen wieder entfacht hat. Bis zum Schnupperflug, bei perfektem Frühlingswetter in Wangen Lachen, dauerte es nicht mehr lange. Danach war es endgültig um mich geschehen, und ich habe diese Herausforderung angenommen. Ich setze mir gerne ehrgeizige Ziele, wusste aber damals nicht, wie komplex diese Ausbildung

werden würde. Bei gewissen Theoriefächern verstand ich anfangs nur Bahnhof (QNH, QFE, QFF?) und musste als erstes wieder das Lernen erlernen, und auf die Prüfungssituationen hätte ich auch gut verzichten können. Aber jetzt, wo die Theorie geschafft ist, weiss ich, dass es machbar ist. Und seit meinem ersten First Solo gibt es endgültig kein Zurück mehr.

Der schönste Moment für mich ist jeweils: «Brakes Released, Full Power set und dann Rotate!». Sich in einer Cessna 152 auf mindestens 1000 ft über Grund zu bewegen und auf das weit entfernte Geschehen zu blicken: was für ein Privileg! Bei guter Meteo einen kurzen Abstecher nach Locarno zu machen, um nach einer Erfrischung im Lago Maggiore die beste Flugplatz-Pizza zu essen, und sich dann wieder zurück daheim im Zürichsee abzukühlen. Das, finde ich, macht die Faszination des Fliegens aus. Eine völlig neue Wahrnehmung der Geografie, der Natur, des Wetters. Ein Fluglehrer hat mal was Schönes gesagt: «Die bereits gemachte Erfahrung kann dir niemand mehr nehmen. Geniesse jeden Flug!» Weiter habe ich durch die Fliegerei tolle Gleichgesinnte kennengelernt und neue Freundschaften knüpfen können.

Meine Schulung verlief alles andere als geradlinig. Zu Beginn der Ausbildung hatte ich einen unverschuldeten Autounfall, inklusive Fahrerflucht und Schleudertrauma. 13 Monate später

«*Der schönste Moment für mich ist jeweils: Brakes Released, Full Power set und dann Rotate!*»

und kurz nach der ersten Theorieprüfung wieder einen Auffahrunfall, was einen erneuten Unterbruch der Ausbildung bedeutete. Und dann kam der erste Lockdown: Unser Flugplatz war einer der ersten, der bei besten Flugwetterbedingungen schliessen musste.

Aber das heisst auch, dass man nicht aufgeben darf, wenn einem das Leben Steine in den Weg legt. Denn woraus ist das Wort Leidenschaft zusammengesetzt? Genau! Aus Leiden & schaffen!

Wenn ich mein PPL endlich in der Tasche habe, werde ich so viel Zeit wie nur möglich in der Luft verbringen. Ein Traum ist das Abfliegen der US-

« Wenn ich mein PPL endlich in der Tasche habe, werde ich so viel Zeit wie nur möglich in der Luft verbringen. »

Westküste, oder von Los Angeles aus zum legendären Airport in the Sky auf Catalina Island zu fliegen. Aber eigentlich reicht mir schon «Brakes Released, Full Power set und Rotate!» und eine kurze Runde über dem Walensee. ◆



10'000. Mitglied: Patricia Siebenmann

Fliegerisches aus der Schweiz

In Schänis, nah am Alpenrand, liegt die Elektroflugschule von Marco Buholzer. Hier in der Schweiz können Interessierte die PPL-Ausbildung auf dem weltweit ersten EASA-zertifizierten Elektroflugzeug starten.

Eine Elektroflugschule: Das klingt spannend – und schon fast futuristisch. Wie liess sich eine solche Idee in der Gegenwart realisieren?

Marco Buholzer: Die Zukunft ist oft schon da, nur ungerecht verteilt. Bereits 1983 habe ich mit Elektroflugmodellen begonnen zu experimentieren. Damals schon sagten viele Experten, dass so etwas doch nicht gehen würde. Da Batterietechnologie schon immer zu meinen Interessen gehört hat, habe ich alle Entwicklungen in diesem Bereich stets verfolgt.

Zudem habe ich immer wieder neue, spannende Entwicklungen im Aviatikbereich verfolgt. So bin ich auf das in der Entwicklung gewesene Elektroflugzeug von Pipistrel aufmerksam geworden. Als langjähriger Unternehmer bin ich gewohnt, Risiken einzugehen und an Ideen festzuhalten. Auch wenn das Umfeld noch darüber lacht. Zusammen mit Marc Corpataux begleiteten wir seit November 2018 die EASA Zertifizierung der Velis. Und seit dem September 2020 haben wir das erste zertifizierte Flugzeug in Schänis in Betrieb. Dass das Flugzeug funktioniert, haben wir diesen Sommer mit unserem Weltrekordflug von Schänis bis auf die Nordseeinsel Norderney bewiesen.

Welche angehenden PilotInnen wollen eine E-Flugschule besuchen?

Das Flugzeug ist bis auf den Antrieb genau gleich zu fliegen wie die Version mit Verbrennungsmotor. Wir halten uns deshalb auch an den bekann-

ten Syllabus wie bei jeder PPL Ausbildung. Gut die halbe PPL Ausbildung können wir elektrisch fliegen. Der Rest und die Prüfung erfolgt dann auf der Verbrennerversion Pipistrel Virus. Die gleiche Zelle aber mit Rotaxmotor. Wir stellen fest, dass viele Piloten mit verfallenem PPL wieder fliegen wollen – allerdings nur noch elektrisch. Es ist zum ersten Mal möglich, mit einem Flugzeug zu fliegen, das fast keinen Lärm mehr macht. Zudem versuchen wir, auch in anderen Bereichen eine etwas andere, moderne Flugschule anzubieten.

Was bedeuten zusätzliche E-Flugschulen für die GA in der Schweiz?

Es ist geplant, dass zehn Flugschulen mit Elektroflugzeugen fliegen. Das Programm steht bereits. Es wurde von Marc Corpataux entwickelt und vom BAZL unterstützt. Die Flugschulen können die Velis Elektro mieten statt kaufen und so ohne Risiko diese neue Technologie ausprobieren. Zudem entsteht dadurch ein flächendeckendes Ladenetzwerk. So sind schon heute längere Flüge auf andere Flugplätze real möglich.

Die letzten 12 Monate waren und sind für fast alle Menschen eine grosse Herausforderung, besonders auch für viele Unternehmen. Wie ist es Ihnen ergangen?

Wie fast alle Flugschulen stellen wir dieses Jahr eine enorme Nachfrage nach Ausbildungen fest. Trotz mehr als einem Monat verordnetes «COVID-

Grounding» sind wir mehr geflogen wie im letzten Jahr. Viele flugbegeisterte Interessenten nutzten ihre freie Zeit, sich den langen Traum, selber zu fliegen, zu erfüllen.

Was sind Chancen für die Zukunft für die General Aviation, die man packen könnte?

Neben dem seit vielen Jahren vorherrschenden Regulierungswahn und den damit verbundenen, oft sehr hohen Kosten oder Einschränkungen

haben viele Piloten das Handtuch geworfen oder sind in die UL-Szene abgewandert. Die technologische Entwicklung findet deshalb auch vor allem im Bereich UL statt während die zertifizierte GA Flotte technologisch veraltet und stetig Piloten verliert.

Der Elektroflug wird in naher Zukunft trotz Zertifizierung und Regulierung eine Chance eröffnen, kostengünstiger zu fliegen. Die Batterieentwick-



Schnupperflug auf 4'200 Fuss in der Region Speer/Federispitz

Bild: www.elektroflugschule.ch

lung wird in den nächsten fünf Jahren auch Flüge bis zu zwei Stunden erlauben. Damit kann der grösste Teil der Flüge mit Kleinflugzeugen im Hobbybereich abgedeckt werden.

Als wichtigstes Argument für den Elektroflug sehe ich jedoch die massive Lärmreduktion, vor allem im Schulbetrieb. Nach 150 Metern hört man das Flugzeug kaum noch. Die Lärmproblematik rund um Flugplätze ist ein grosses und bekanntes Problem. Die Akzeptanz in der Bevölkerung für Lärmsportarten nimmt stetig ab. Mit dem Elektroflug in der Grundausbildung stellen wir fest, dass wir einen wichtigen Beitrag für eine Zukunft der GA bei Politikern und Bevölkerung beitragen können. ◆



KW 60 Elektroantrieb

Bild: www.elektroflugschule.ch

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

Nachruf

Gedanken an Werner Eichenberger, eine grosse Persönlichkeit der schweizerischen Luftfahrt

Es gibt wenige Persönlichkeiten, die die schweizerische Fliegergemeinschaft während Jahrzehnten so geprägt haben wie Werner Eichenberger. Seit er 1946 als Lehrling (noch ohne PPL) eine Piper L4 zusammen mit seinem Bruder Rudolf kaufte bis zu seinem Ableben im Oktober 2020 war unermüdlich in und für die Fliegerei tätig.

Text: Daniel Affolter, Präsident AOPA Switzerland

Wer kennt sie nicht, die Flugschule Eichenberger, den vor allem dank ihm entstandenen Flugplatz Buttwil, die unzähligen Vor- und Beiträge anlässlich vieler Gelegenheiten. Zahllose Piloten und Pilotinnen hat er ausgebildet, noch mehr hat er wertvolle Ratschläge gegeben. Der AOPA Switzerland hat er seine unermüdliche Schaffenskraft, sein Wissen und Freundschaft während 21 Jahren (von 1983 bis 2004) zur Verfügung gestellt. Der damalig Präsident Rudolf Gerber hat seine Verdienste um die AOPA Switzerland und der General Aviation im Pos Rep Nr. 193 gewürdigt. Dank den Bemühungen von Werner Eichenberger ist Phillipe Hauser unser CEO geworden.

Werner Eichenberger war ein Visionär und seiner Zeit häufig weit voraus. Einiges, das uns heute selbstverständlich erscheint, hat er angestossen bzw. vergeblich versucht umzusetzen. So hat er z.B. bereits 2008 das Potential der moder-

nen IT als Hilfsmittel für den Theorieunterricht PPL erkannt. Er hat sich die Kenntnisse für das entsprechende Programmieren (Power Point und Apple) im Selbststudium angeeignet und so manche «IT-Fachperson» mit seinen präzisen Fragen dazu zur Verzweiflung gebracht.

Nach dem Jahr 2010 versuchte er, die entsprechenden Theoriemodule zu vermarkten, stiess jedoch nicht auf Akzeptanz, sondern Ignoranz. So erliess z.B. die EASA just zu jener Zeit eine Verordnung, in der für den Theorieunterricht der Frontunterricht (Klassenzimmer) für weitgehend obligatorisch erklärt und der Fernunterricht massiv eingeschränkt wurde. Heute, im Zeitalter von Home Office und Videoconferencing eine schon fast unglaubliche Torheit. Werner Eichenberger liess sich von solchen Dummheiten nicht beeindrucken und hat immer nach Wegen gesucht, diese zu beseitigen. Und so behalten wir ihn in Erinnerungen und wird er uns ein Vorbild sein.

Nachruf: Werner Eichenberger

Text: Philippe Hauser, CEO AOPA Switzerland

Am Nachmittag des 28. Juli 1986 wurde ich immer nervöser, stand doch mein PPL-Prüfungsflug auf dem Flugplatz Buttwil bevor. Damals war noch vieles anders als heute. Mit gerade 38 Stunden Gesamtflugzeit, die ich innerhalb 2 ½ Monaten absolvierte, mussten zuerst vor den Augen des Experten zwei von drei Ziellandungen solo geflogen werden. Danach stieg der Experte zu, und ein kurzer Navigationsflug inklusive Airwork wurden verlangt. Das war alles. Auch die Theorieausbildung musste noch nicht abgeschlossen sein.

Mein Experte war Werner Eichenberger, der wohl als faire, aber auch strenge Persönlichkeit galt. Niemand konnte das Seitenruder zu seiner Zufriedenheit bedienen und das Steuerhorn korrekt halten. Auch ich fing da seine Kritik ein.

Der Start in der Cessna 152 verlief problemlos. Alles schien gut zu laufen. Herr Eichenberger (damals war ich noch nicht per Du mit ihm) hatte bislang nichts Wesentliches aussetzen, was bereits als Erfolg angesehen werden konnte. Aber dann nahm der Prüfungsflug plötzlich eine unvorhergesehene Wendung. Nach gut 20 Minuten Flugzeit wurde ich gebeten, den Flugplatz Buttwil über den damals noch existierenden Einflugkreis

und die Rechtsvolte anzufliegen. Im Einflugkreis sank ich auf Gegenanflughöhe hinab, was für ihn eine absolute Katastrophe war. Er wurde sehr nervös und konnte die Landung kaum abwarten. Er wünschte auch, ich solle so schnell als möglich parkieren.

Noch bevor ich den Motor auf dem Parkplatz abstellen konnte, rief er meinen zuschauenden Fluglehrer zu sich, und prasselte dann auf ihn los in der Überzeugung, dass dieser mich falsch ausgebildet hätte. Ein Absinken im Einflugkreis sei unakzeptabel, schimpfte er. Der Fluglehrer stand nur da und nahm die Schelte stillschweigend zur Kenntnis, derweil ich noch nicht wusste, ob ich bestanden habe. Als Herr Eichenberger sich beruhigt hatte, lief er von dannen, ohne mir das Prüfungsergebnis bekannt zu geben. Ich musste ihm hinterhereilen, und fragte ihn nach seinem Urteil. Die Antwort war kurz und bündig: «Ach ja, stimmt, Herr Hauser. Sie haben es gut gemacht, aber der Fluglehrer nicht!»

Neun Jahre später arbeitete ich ebenfalls als Fluglehrer in seiner Flugschule. Seine Genauigkeit und Beharrlichkeit, aber auch seine tolle Menschlichkeit und sein enormes Fachwissen habe ich überaus zu schätzen gelernt. Vielen Dank, Werni, dass Du mir so viel beigebracht hast.



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

Connecting with colleagues

AOPA Germany has many Online events that can be attended as member and as non-member. If you are looking to use the time being and to connect with fellow pilots, have a look at the extensive list of online courses, trainings and workshops: <https://aopa.de/events/list/>.

AOPA Talks

AOPA Austria conducts regular talks which can be watched on their website. It will keep you informed, entertained, and provides you with an insight into the topics regarding GA in our neighboring countries: www.aopa.at.

Order the 2021 IGOM online

The IATA Ground Operations Manual (IGOM) standardizes ground handling processes and procedures to reduce the complexity between working with multiple airlines, airports and ground service providers. Standardizing ground and ramp operations for airlines can help drive down costs, reduce the risk of aircraft damages and simplify training requirements. The manual has been updated with the new processes, rules and requirements including to COVID-19 content and published now: www.iata.org.

Activity remains mixed

According to recent numbers, business aviation activity remains mixed, with North American operations showing signs of improvement, down just 12 percent in February from a year earlier, while European operations dropped 31.7 percent at the same time, according to business

aviation analyst International. In Europe, flights across all aircraft categories were down year-over-year in February, with large jet activity plunging 43.9 percent and turboprop operations down 28.3 percent. Light jets marked the smallest year-over-year drop, with operations down 21.3 percent from February 2020.

More opportunity for General Aviation

Meanwhile, in the Aviation Week, Molly McMillin answers the question if reduced airline capacity



E-Learning is key for many in 2021

«Airshows should have access to vital relief.»

Photo: Simon Fitall

gives General Aviation and business jets more opportunity with a sounding 'yes': "Opportunities in private aviation are already taking place. Business aviation has fared better than commercial travel, with global business aviation activity back to 85% of pre-COVID-19 levels." Read more on www.aviationweek.com.

AOPA: Airshows to have access to vital relief

In the United States, a coalition of general aviation organizations wrote to congressional committee leaders as to why airshows should be given the same consideration as concerts, movie theaters, museums, and other venues in the distribution of federal pandemic relief. Eric Blinder reports on aopa.org: "The March 17 letter was signed by AOPA, the National Business Aviation Association, the General Aviation Manufacturers Association, the Experimental Aircraft Association, the National Air Transportation Association, and Helicopter Association International. The letter stated that these events provide the larger general aviation community with an opportunity to familiarize the public with general aviation and local airports and provide outreach to those who might otherwise have no exposure or understanding of the value and importance of aviation in their communities." Read more on www.aopa.org.

Safety Tips on Video

AOPA USA also has an Air Safety Institute's Safety Tip series in a youtube playlist. Check it out in one of these home-bound days: <https://bit.ly/3cThCZI>.

Photo: Simon Abrams

Mitgliederinserate

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

Als Mitglied profitieren Sie von der kostenlosen Publikation von Kleininseraten (Tausch, Occasion, Mitflugangebot usw.). Sie können jederzeit Gratisinserate aufgeben. Melden Sie sich unter <https://www.aopa.ch/deutsch/shop/kleinanzeige-aufgeben/> oder office@aopa.ch.

Citation Jet CJ C525

1993, TT 6200, 5820 LDG, 6 Pax-Seats, 4'717 kgs MTOM, Tamarack Winglets, FJ44-1A, Honeywell EFIS EADI EHSI, FMS GNS-X, GTN750, LPV converter, 2xGTX330, BK MFD WX-Radar, ELT RC200, ADF, DME, RA. US\$ 880'000.00. Thomas Hiestand, thomas.hiestand@aviatis.ch, +41 79 373 67 64

Gesucht

Verein Haltergemeinschaft HELBA sucht IFR Pilot für Cessna F177-RG Cardinal, HB-CGM, 4 Plätze, 200 HP, 135 kts, 60 USG, Garmin Avionik (2xG5, G530 RNAF, ADSB) Stormscope, Powerflarm, S-Tec Autopilot. Kurt Grünig, kurt.gruenig@yetnet.ch

Gesucht

Kleine Gruppe sucht neue Piloten für IFR Reisemaschine mit Turbolader und Zulassung bis FL240. Mooney M20K, HB-DGI, LSZH, EFIS Aspen EFD 1000 PDF, Garmin 530W, Autopilot, Prop-deice, Oxigene. Bilder unter dgflyers.ch. Beat Dübendorfer, beat.duebendorfer@bluewin.ch

Partner gesucht

Unsere schöne Airvan sucht Partner, die dieses unglaubliche 8-sitzige Fun-Business-Familienflugzeug fliegen möchten. Niedrige Betriebskosten, grosse Reichweite mit guten Geschwindigkeiten machen dieses Flugzeug zu einem interessanten Objekt. Full IFR mit G500/G650 und G750 Panel. Cargo-Pod, Para-Club Konfiguration und HB-Reg sind möglich.
+41 78 613 84 72, m.wuttke@me.com



Gesucht

Warbird Replica oder Ähnliches, unfertig oder angefangen, auf UL oder experimental Basis, möglichst komplett. Ruedi Burgstaller, ruto@bluewin.ch

Zu verkaufen

Socata TB21 for sale. N-reg. IFR. YOM 1991. 3-blades Hartzell, Top FL250, 5.5h / 1'100NM range @55%, 170kts cruise. Total time 2800h, engine SMOH 30h. Avidyne 540/440 IFR. KFC 150 AP, Sat WX, prop de-ice, O2 installed. Price CHF 150K. Call Placido 079 407 04 28 or write placi@outlook.com

Empfehlung

Fluglehrer VFR/IFR, EASA und FAA, verfügbar ganze CH, Cirrus CSIP alle SR-Modelle Avidyne/Perspective, VisionJet SF50, Ferry-Flüge, MOU-Ausbildung Wheels auf Ihrem Flugzeug, MOU auf Ski, PA46-500. Martin Gautschi, +41 79 438 46 29, gautschim@bluewin.ch

Zu verkaufen: Halteranteil 25% Cirrus SR22TN

25% Anteil Cirrus SR22TN Turbo G3 zu verkaufen, hangariert in Zürich, technisch auf neuestem Stand, new paint, Iridium Datalink, LED-lights, digital fuel quantity indications Beringer Brakes, 4-Blatt Prop. etc., 65'000 CHF, Martin Gautschi, +41 79 438 46 29, gautschim@bluewin.ch



Etwas Besonderes!

Wir fliegen mit einer «Beech Bonanza V35 TSI0» humanitäre Einsätze! 2020 wurde fast alles auf 0h überholt. Hier einige Daten: 175 kn Reiseflug, 285 PS Turbo! 120 Gal. Fuel, Doppelsteuer, 29'990 ft Gipfelhöhe, Sauerstoff etc. Wir suchen jemand, der den Flieger ganz oder einen Anteil kaufen würde, ggf. mit einer «Back-Lease» für unsere Einsätze. Preis auf Anfrage, verhandelbar. Matthias Wuttke, m.wuttke@me.com



Telex PC4

Intercom 4 personnes d'occasion panel mounted. Permet d'écouter de la musique et d'isoler le pilote des passagers. A vendre suite à un avionique upgrade. Fonctionnait parfaitement au moment du démontage. Prix : 150 CHF. Laurent Schuler, lschuler0@gmail.com

EASA/FAA Lizenzen - SEP/TAA - VFR/IFR

EASA: Jahrescheckflüge, Einweisungen, Umschulungen, IFR Schulung. FAA: Flight Review (BFR), IR Prof. Check (IPC) - GTN650/750/G1000 NXi - AirBusinessCenter - FAA and TSA approved. Raum Basel - Birrfeld - Zürich. www.flyabc.ch. paul.flyabc@bluewin.ch - 079 285 46 60 - AOPA member 1241

