



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Ausgabe 275 – Dezember 2020

« *Wie hat die General Aviation
2020 er- bzw. überlebt?
Erstauulich gut. 2021 wird hoffentlich
viel Belastendes abschütteln und uns dann
etwas wie Normalität bringen.* »

Daniel Affolter, Ausblick auf 2021 ab S. 14





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: Einblick in die Situation von Schweizer Flugplätzen 2020	8
Fachinformationen der AOPA: Ausblick 2021	14
Porträt: Viel Gegenwind – der Flugplatz Dübendorf	16
Fliegerisches aus der Schweiz	20
International News & IAOPA	22
Kleininserate	24

Weihnachts-Geschenke aus dem AOPA-Shop

In Kürze stehen die Feiertage bevor. Möchten Sie sich selbst oder einer Bekannten, einem Familienmitglied oder einem Kollegen ein ganz besonderes Geschenk machen? Die CARUSO Sonnenbrille etwa, oder ein Abonnement für das US AOPA Pilot Magazine, erfreut jedes Fliegerherz. Sie finden die Produkte hier: www.aopa.ch/deutsch/shop/.

Impressum



Herausgeberin:

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

Redaktion & Übersetzung:

Agora Schweiz, 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.

« Für das kommende Jahr wird es genau
darum gehen: Wie können wir die
General Aviation in eine starke,
zeitgemässe Zukunft führen?
Ich muss sagen: Ich freue mich auf diese
Zukunft. Sie bietet viele Chancen, die
inspirieren und sich anzupacken lohnen. »

Daniel Affolter, Vorstandspräsident AOPA Switzerland

Editorial

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

Das Jahr 2020 wird in die Geschichtsbücher eingehen, das ist unbestritten.

Für die General Aviation war dieses Jahr sowohl wegen wie neben der Covid-19-Situation ereignisreich. Anfang Jahr führte die AOPA Switzerland ihre üblichen und beliebten Angebote wie das Flight Safety Seminar durch und setzte sich nach Kräften und erfolgreich für verschiedene Anliegen der GA ein: Unter anderem in Sachen Privatflugabgabe, der Arbeit im GASCO oder der Forderung nach zeitgemässen, umweltfreundlichen Zertifizierungen für moderne, aerodynamisch ausgezeichnete Flugzeuge.

*« Sie als Pilotinnen,
Piloten und Flugzeug-
eigentümer haben Enormes
geleistet. »*

Dann kam das Frühjahr, und die Regierungen fast weltweit reagierten mit einem Lockdown oder Shutdown und Reisebeschränkungen auf die Verbreitung des Coronavirus. Wie für alle Unternehmen und Verbände galt es auch für die AOPA, rasch umzudisponieren, um unsere Tätigkeiten dort wo möglich weiterzuführen. Sie als Pilotinnen, Piloten und Flugzeugeigentümer haben Enormes geleistet, um diese Zeit zu bewältigen. Ebenso danke ich allen Beteiligten vonseiten AOPA und der entsprechenden Partner, die rasch und unbürokratisch etwa die Verlängerung von Berechtigungen erreichten, Meetings



per Videocall abhalten konnten – und sogar ein Fly-Out ermöglichen.

Für das kommende Jahr wird es genau darum gehen: Wie können wir die General Aviation in eine starke, zeitgemässe Zukunft führen? Das betrifft von der Begeisterung junger Menschen für den PilotInnenberuf und die Bedeutung der globalen Luftfahrt – und der dafür nötigen Reisefreiheit – für Wirtschaft und Gesellschaft über den Kampf für sinnvolle Gesetzgebungen bis hin zu neuen technologischen Entwicklungen fast alle Fragen der Fliegerei.

Ich muss sagen: Ich freue mich auf diese Zukunft. Sie bietet viele Chancen, die inspirieren und sich anzupacken lohnen. Packt es mit uns an! Damit die AOPA Switzerland das tun kann, braucht sie Euch als Mitglieder. Ich freue mich darauf, Euch zahlreich im Jahr 2021 zu unserem Verband zu zählen.

Daniel Affolter
Präsident des Vorstands

News & Veranstaltungen

Position Report: Digitale Ausgabe

Die Dezemberausgabe des Position Report wird aus Gründen der derzeitigen Restriktionen in Bezug auf Auflage von Printausgaben ausschliesslich elektronisch produziert und versandt. Melden Sie sich bei uns mit Anregungen! kommunikation@aopa.ch.

Termine 2021

Bereit stehen einige Termine für das kommende Jahr 2021 fest. Alle weiteren Termine und die Information darüber, ob diese Anlässe – mit entsprechendem Schutzkonzept – wie vorgesehen vor Ort stattfinden können, folgen in den kommenden Position Reports sowie unter www.aopa.ch und per Newsletter.

20. Februar. 2021: FSS Deutschschweiz

Das nächste Flight Safety Seminar findet am 21. Februar 2021 statt. Informationen und Anmeldeungsmöglichkeit folgen per Website, E-Mail und Newsletter. Die AOPA Switzerland freut sich auf zahlreiche Teilnehmende!

21. bis 24. April 2021: Aero Friedrichshafen

Die Internationale Luftfahrtmesse findet im kommenden Jahr von 21. bis 24. April 2021 statt. Sie wird somit eine Woche später durchgeführt als zunächst vorgesehen. Weitere Informationen: www.aero-expo.com.

Frühsommer 2021: 57. Generalversammlung

2021 wird die 57. Generalversammlung der AOPA Switzerland stattfinden. Wir informieren per Newsletter, Position Report und auf der Website über Datum und Veranstaltungsort.

Verschoben auf 2022: IAOPA World Assembly Montreal

Noch im letzten Position Report vermeldeten wir die Verschiebung der IAOPA World Assembly in Montreal auf 2021. Nun wird sie erst 2022 durchgeführt. Aufgrund der derzeitigen Voraussetzungen wird das Risiko für Reise- und Veranstaltungsbeschränkungen als zu unsicher beurteilt für eine Durchführung bereits im kommenden Jahr.

Online-Learning für PilotInnen

In diesen Monaten finden viele Angebote digital statt. Das bietet auch für PilotInnen Chancen, an Kursen teilzunehmen, zu denen sie vor Ort nicht reisen könnten. Einige Ideen sind etwa bei www.aopa.org zu finden (www.aopa.org/training-and-safety/online-learning). In der Rubrik «Webinars» können Interessierte laufend interessante Fachinformationen abrufen.

Unterstützung für den AOPA-Webshop gesucht

Möchten Sie sich auf Stundenbasis bei der AOPA Switzerland engagieren und den Shop mitgestalten? Dann melden Sie sich mit einem kurzen Bewerbungstext oder für mehr Informationen bei uns: office@aopa.ch

Die General Aviation in China wächst

China will die General Aviation fördern und weiter entwickeln. Per Stand heute hat China 509 Unternehmen der allgemeinen Luftfahrt und 2'913 entsprechende Flugzeuge. Das entspricht einer Zunahme um 80 Prozent resp. 30% gegenüber 2015. Für China ist die General Aviation-Industrie eine ihrer strategischen Schwerpunkte zu entwickelnder Industrien.

Neuer Servicepartner für Pilatus PC-24

Der Flugzeughersteller Pilatus Aircraft hat das Schweizer Unternehmen TAG Maintenance Services aus Genf als autorisiertes Service-Center für seinen Business-Jet PC-24 akkreditiert. Der PC-24 gilt, wie der PC-12, als beliebtes Privat-, Geschäfts- und Charterflugzeug in Europa.



Die General Aviation wächst in China.

Bild: Beijing, Kenzie Kraft/Unsplash.



Im 2021 geplant: Die Aero in Friedrichshafen (21. bis 24. April).

Bild: www.aero-expo.com

Einblick in die Situation von Schweizer Flugplätzen 2020

Die Welt Ende des Jahres 2020 sieht anders aus, als wir dies in den letzten Jahren gewohnt waren – auch und besonders für die Aviatik. Neben den allgemeinen Verordnungen, der Situation für die gewerbliche und allgemeine Luftfahrt und weiteren Entwicklungen, etwa technischer Art, sind für Pilotinnen und Piloten Einblicke in die regionale Fliegerei besonders wertvoll. Vor welchen Herausforderungen – oder gar Chancen – stehen die regionalen Flugplätze in der Schweiz? Eine Auswahl der Liaison Officers der AOPA geben Auskunft.

Frau van Voornveld, Sie sind AOPA Liaison Officer in Zürich (LSZH). Sind Sie oft geflogen in diesem Jahr?

Verena van Voornveld: Oft ist relativ, aber auf jeden Fall mehr als im Frühjahr zu Beginn des Ausbruchs der Pandemie befürchtet. Bis die Grenzen im Juni wieder aufgingen «nur» in der Schweiz, welche speziell für die VFR Fliegerei viel Schönes bietet. Nach der Öffnung der Grenzen auch wieder ins nahe Ausland, was ab September leider erneut mehr und mehr eingeschränkt wurde. Vieles war im Lockdown nicht mehr möglich! Regionale Flugplätze wurden kurzfristig geschlossen, haben aber relativ schnell wieder den Betrieb aufgenommen. Fliegen in Zürich-Kloten (LSZH) war immer möglich, was ich sehr geschätzt habe!

Das Jahr 2020 neigt sich dem Ende zu. Was sind die aktuellen Herausforderungen für den Flugplatz Zürich-Kloten?

Nach dem Bundesrats-Rückzieher bezüglich Dübendorf ist es noch wichtiger, ein gutes Verhältnis zum Flughafenbetreiber und zur Skyguide zu haben. Trotz des Covid-bedingten starken Verkehrseinbruchs wurden die Tagesrand-VFRSlots am Wochenende erst ab 25. Oktober 2020 zaghafte ausgedehnt. Dies verhindert durch den weiterhin

späten ersten VFR-Slot am Wochenende die Flotte früh in die Luft zu bringen und verhindert somit zum Teil zusätzliche Flüge am Nachmittag. Das C-Büro wird nach über 70 Jahren per Mitte 2021 aufgehoben, die Konsequenzen der daraus resultierenden Automatisierung und Verlagerung von Aufgaben an die Handling-Betriebe sind noch nicht voll absehbar.

Am Anfang der Covid-Einschränkungen war die Zutrittskontrolle reduziert, wodurch Mitarbeiter teilweise zu spät zur Arbeit kamen; dies soll sich nicht wiederholen. Mittelfristig ist es unklar, wie es mit der geplanten Umrollung 28 und dem damit verbundenen Verschwinden von Hangars und Standplätzen mit nur teilweisem Ersatz im Westen des Flughafens weitergeht.

Wenn Sie sich mit Ihren FliegerkollegInnen austauschen, welche Anliegen beschäftigen diese derzeit am meisten?

Bezogen auf die GA Fliegerei im Zusammenhang mit der Pandemie: Die Einschränkungen, in andere Länder zu fliegen. Oder gar die Befürchtung weiterer Einschränkungen der GA innerhalb der Schweiz.

Bezogen auf die GA Fliegerei generell: Im Raum Zürich ist die Entwicklungen am Flugplatz Dübendorf unverständlich! Die Entscheidung für eine



Die Schweiz aus fliegerischer Sicht.

Bild: Bourg Saint-Pierre, Paul Gilmore/Unsplash

derart drastische Wende nach jahrelangen Abklärungen und positiven Zeichen ist nicht nachvollziehbar! Weitere Einschränkungen des Luftraums sowie an den Flugplätzen in der Schweiz.

Sehen Sie auch Chancen aus der derzeitigen Situation für die (allgemeine) Luftfahrt?

Wenn das Pandemie-Problem gelöst ist, kann sich der Markt neu definieren. Ich bin gespannt

in welche Richtung es gehen wird. Hoffen wir bald!

Was wünschen Sie sich für das Jahr 2021?

Als erstes eine Lösung betreffend Pandemie und damit verbunden eine Normalisierung der aktuellen Situation in allen Bereichen. Fliegerisch mehr Toleranz der General Aviation gegenüber!

Herr Leimer, Sie sind ALO in Grenchen. Sind Sie oft geflogen in diesem Jahr?

Konrad Leimer: Nicht genug für meinen Geschmack! Ich hatte jedoch die Gelegenheit, mit meinem Sohn in fünf Tagen sieben Länder zu bereisen, trotz der Einschränkungen durch die Pandemie. Natürlich dauerte es einige Zeit, bis man eine Reihe von Gesundheitsgenehmigungen erhielt, aber am Ende des Weges wartete die Belohnung auf uns, z.B. mehrere Runden um Berlin-Schönefeld drehen zu können! Sie können sich vorstellen, wie glücklich der Sohn, der gerade erst seine Pilotenlizenz erhalten hat, und sein Vater waren! Und dann, da es weniger Verkehr gab, hatte ich viele Gelegenheiten, das zu üben, was ich am meisten mag, nämlich Kunstflug, fast allein, in der Luft, in völliger Freiheit...

Das Jahr 2020 neigt sich dem Ende zu. Welches sind die aktuellen Herausforderungen für den Flugplatz Grenchen?

Grenchen hat eine grosse Chance: seine Vielfalt. Vom Modellbau bis zum Fallschirmspringen und dem neuen Rega-Ausbildungszentrum, die Kapazität für Veranstaltungen wie das Electrify-In, das neue Rega-Ausbildungszentrum,... In dieser Hinsicht wird die Entwicklung neuer Technologien durch Covid-19 im Übrigen nicht behindert, und dies ist von wesentlicher Bedeutung. Ich war sehr beeindruckt von Bertrand Piccards Besuch, seinem Sponsoring und von dem, was er bei dieser Gelegenheit sagte: Ich bin sehr stolz, ihn am Stand der AOPA begrüßen zu dürfen.

Was ich ebenso wesentlich finde, ist, dass wir den Weg der Vielfalt so weit wie möglich fortsetzen können und nicht zögern, an vorderster Front zu stehen. Lassen Sie uns unsere Multidisziplinarität ausnutzen!

Wenn Sie sich mit Ihren FliegerkollegInnen austauschen, welche Anliegen beschäftigen diese derzeit am meisten?

Beruflich machen sich die Menschen Sorgen um ihre Arbeitsplätze, und das zu Recht. Privatpersonen haben Angst, einen Teil ihrer Bewegungsfreiheit zu verlieren. Es wird notwendig sein, neue Gewohnheiten anzunehmen und darauf zu achten, dass man vorher immer gut informiert ist.

Sehen Sie auch Chancen aus der derzeitigen Situation für die (allgemeine) Luftfahrt?

Ja, trotz allem: Je weniger Flugverkehr es gibt, desto besser werden wir empfangen... Wir müssen uns organisatorisch anstrengen, aber auch in Bezug auf eine noch grössere Flexibilität, dann läuft alles gut, sogar besser als vorher. Wenn ich mich auf unsere Reise beziehe, die Anfang August stattfand, so wurden wir dort, wo wir gelandet sind, immer hervorragend empfangen: die Leute wollten reden – und hatten Zeit!

Was wünschen Sie sich fürs 2021?

Wie alle anderen auch: dass diese Pandemie endet! Und dass für die Luftfahrt ein klarer Horizont in Sicht ist. Der Schaden ist schon schwer genug...



Herausforderungen für die GA in der Schweiz.

Bild: Roberto Huczek/Unsplash

Herr Bardill, Sie sind ALO von Bad Ragaz. Sind Sie oft geflogen in diesem Jahr?

Beat Bardill: Zu Beginn des Jahres bin ich aus bekannten Gründen und aus Solidarität gegenüber den wirtschaftlich und gesundheitlich stark betroffenen Personen nur wenig geflogen. In den letzten Monaten war ich wieder vermehrt in der Luft.

Das Jahr 2020 neigt sich dem Ende zu. Was sind die aktuellen Herausforderungen für den Flugplatz?

Die Flugstunden sind seit einigen Jahren rückläufig, was das wirtschaftliche Betreiben eines Flugplatzes oder Vereins immer schwieriger macht – zudem sinkt das Verständnis in der allgemeinen Bevölkerung für die Privatfliegerei, schon kleine Abweichungen in der Volte lösen Telefonanrufe aus. Nebst den stetig steigenden BAZL Auflagen sind das sicher grosse Herausforderungen für jeden Flugplatz.

Wenn Sie sich mit Ihren FliegerkollegInnen austauschen, welche Anliegen beschäftigen diese derzeit am meisten?

Die gesetzlichen Auflagen in Bezug auf Wartung und Unterhalt macht die Fliegerei immer teurer und aufwändiger und für viele bald nicht mehr verkraftbar, was unweigerlich dazu führt, dass

weniger geflogen und dadurch die Situation der Flugplätze nicht verbessert wird. Unter diesem Gesichtspunkt ist es auch schwierig, junge Leute für die Fliegerei zu begeistern.

Sehen Sie auch Chancen aus der derzeitigen Situation für die (allgemeine) Luftfahrt?

Jede Krise sollte dafür genützt werden, um sich neu zu orientieren und auszurichten. Was in den letzten Jahren bezüglich Reisen, Ferien, geschäftliche Termin usw. geflogen wurde, darf hinterfragt werden. Die Preise waren in gewissen Bereichen so tief, dass jede Reise in der Schweiz teurer war als mit dem Flieger in die Ferien zu verreisen. Ohne der Luftfahrt einen Schaden zufügen zu wollen, sollte eine Standortbestimmung vorgenommen werden und ich bin überzeugt, dass dann die richtigen Entscheidung und zukünftige Strategien festgelegt werden.

Was wünschen Sie sich für das Jahr 2021?

Ich denke, da haben wir alle das gleiche zuoberst auf der Liste – Gesundheit und dass wir den Virus und nicht er uns im Griff hat. Im Weiteren, dass der wirtschaftliche Schaden nicht zu gross wird und wir bald wieder ein normales Leben führen können und wir nicht in eine Massenhysterie verfallen.

Herr Eggenschwiler, Sie sind ALO von Wangen-Lachen. Sind Sie oft geflogen in diesem Jahr?

Urs Eggenschwiler: Leider kam ich dieses Jahr bis Mitte Oktober nicht zum Fliegen. Bis Ende Jahr dürfte es aber noch einige Flugstunden geben, so dass ich nicht aus der Übung komme.

Das Jahr 2020 neigt sich dem Ende zu. Was sind die aktuellen Herausforderungen für den Flugplatz?

Wir haben Pläne für eine Erneuerung des Hangars, denn nicht nur unsere Flugzeuge, sondern auch die Gebäude kommen in die Jahre. Das ist eine hochkomplexe Angelegenheit mit Behörden, Verbänden und Nachbarn. Aber wir sind gut auf Kurs, es geht einfach immer alles länger als gewünscht. Aber Beharrlichkeit wird uns auch hier zum Ziel führen. In nicht allzu langer Ferne liegt auch die Erneuerung unserer Flugzeugflotte. Strategische Entscheide müssen bald gefällt werden, wenn wir uns in der General Aviation behaupten wollen.

Wenn Sie sich mit Ihren FliegerkollegInnen austauschen, welche Anliegen beschäftigen diese derzeit am meisten?

Die Anforderungen an die Piloten steigen, Lufträume werden knapper, Ausweise müssen erneuert werden und geplante Auslandflüge erfordern gute Planung. Erfahrungen mit diversen Flugprogrammen werden gerne und intensiv ausgetauscht. Meckern über Vorschriften nützt nichts und ist zum Glück selten. Vielmehr werden schöne Flugerlebnisse oder kritische Situationen ausgetauscht. Jeder lernt gerne vom anderen.



Lichtblicke 2020.

Bild: Nahe Airolo, Julian Reinhart/Unsplash

Sehen Sie auch Chancen aus der derzeitigen Situation für die (allgemeine) Luftfahrt?

Jede Veränderung bringt Chancen und Risiken. Die Corona-Pandemie ermöglicht dem einen oder anderen Piloten, mehr Zeit für die Fliegerei zu verwenden, sei es direkt im Flugzeug oder zuhause bei Theorie oder Simulator. Weniger Hektik, Entschleunigung und Blick aufs Wesentliche sind positive Aspekte dieser aussergewöhnlichen Zeit. Glücklicherweise, wer jetzt in einem Flieger sitzen kann!

Was wünschen Sie sich für das Jahr 2021?

Gute Gesundheit sowie gute Zusammenarbeit und Freundschaft mit allen, die mit unserer geliebten Fliegerei zu tun haben. Konkret: Blick aufs Wesentliche, gesunder Menschenverstand, keine Überregulierungen. Ferner wünsche ich mir, dass das geplante grosse AOPA-Fly-Out stattfindet.

Herr Balmer, Sie sind ALO in Basel-Mulhouse. Sind Sie oft geflogen in diesem Jahr?

Roman Balmer: Nein. Als Spezialist für «Human Factors» (speziell im Aviatikkontext) musste ich mich entscheiden, momentan auf die aktive Fliegerei zu verzichten oder (nicht authentisch) mit den minimalsten Anforderungen nebst Familie, Beruf, Krisenstab, Coaching-/Referententätigkeit sowie ehrenamtlichen Aufgaben auch noch zu fliegen. Durch meine Aufgaben für die Fliegerei bewege mich dennoch laufend im aviatischen Umfeld und bleibe «am Puls».

Das Jahr 2020 neigt sich dem Ende zu. Was sind die aktuellen Herausforderungen für den Flugplatz?

Die sich laufend ändernden Bestimmungen um die Pandemie einzudämmen ist eine Herausforderung für alle Beteiligten. Die Flugbewegungen der General Aviation (insgesamt) waren über das Jahr hinweg relative stabil, doch das Wegbleiben der Einkünfte aus dem Linienflugbetrieb wird wohl auch hier die Flughafenbilanz belasten. Auch ist die Lärmbelastung ein Thema, das immer wieder aufkommt. Neu steht zusätzlich ein Onlinetool zur Verfügung, das Fakten und Transparenz bezüglich der effektiven Lärmbelastung schafft.

Wenn Sie sich mit Ihren FliegerkollegInnen austauschen, welche Anliegen beschäftigen diese derzeit am meisten?

Natürlich ist es ein Anliegen, möglichst schnell wieder in den normalen Flugbetrieb übergehen zu können. Nebst der Hygienemassnahmen welche bei Flugvorbereitung und im

Flugzeug zu beachten sind, stellt sich die Frage wohin man denn überhaupt noch fliegen kann/soll und was dabei wiederum zu beachten ist. Gerade grenzüberschreitende Flüge bedürfen weiterer Planung. Training und Stundenzahl sind ebenso ein Thema.

Sehen Sie auch Chancen aus der derzeitigen Situation für die (allgemeine) Luftfahrt?

Ich sehe Chancen darin, die Zeit zu nutzen um losgelöst von Routinen und «business as usual» (in erzwungener Ruhe) darüber nachzudenken, ob die General Aviation bei uns nicht noch mehr kann, als was wir bisher «immer schon» gemacht haben. Gibt es neue Geschäftsmodelle und -ideen rund um die GA, für Flugplätze und die gesamte Zulieferindustrie an die wir bisher gar nie gedacht haben oder nicht den Mut hatten es zu tun? Ich sage nicht, dass dies einfach ist oder ich wüsste wie, doch aus Krisen ist schon erstaunliches entstanden. Wir könnten hier vor vielen Chancen stehen.

Was wünschen Sie sich für das Jahr 2021?

Im Allgemeinen fokussiert man zu sehr auf diejenigen Dinge, die man möchte und nicht (mehr) haben kann. Ich wünsche mir, dass mit Agilität auf die veränderten Umstände eingegangen werden kann bzw. die Umstände verändert werden können. Nebst Innovation und Kreativität ist es mir ein Anliegen, dass nicht bei der Sicherheit gespart wird.

Ausblick AOPA Switzerland 2021

Text: Daniel Affolter, Vorstandspräsident

Die Tage werden kürzer, die Nächte dunkler und der (Hoch-)Nebel löst sich immer weniger auf. Untrügliche Anzeichen dafür, dass sich das Jahr dem Ende nähert. Zeit, einen Blick zurück zu werfen und zu versuchen, etwas daraus für das nächste Jahr zu erkennen.

Das Corona-Jahr 2020 hat uns nicht viel Freude bereitet. Wir werden wohl Verbote, Gebote, Masken, Händewaschen, Social Distancing, Verwirrung, das Verschwinden des Parlamentes, die Macht der Angst und die daraus folgende Bereitschaft, Demokratie Demokratie sein zu lassen und uns vertrauensvoll in die Arme des Bundesrates zu begeben, und noch einiges mehr in Erinnerung behalten. Aber 2020 war auch ein Jahr, in welchem das Wetter ausserordentlich schön, sonnig und mild – kurz: ein richtiger Aufsteller – gewesen ist. Ein Jahr, das die Schwäche von vielem vorher so Selbstverständlichem gezeigt hat. Europa hat unvorstellbare Mengen an Geld geschaffen (u.a. € 800'000'000'000 nur schon für

bzw. gegen Corona), aber im entscheidenden Gesundheitsbereich versagt, sich chaotisch und fragmentiert gezeigt.

Erstaunliches gutes Er- und Überleben

Wie hat die General Aviation 2020 er- bzw. überlebt? Erstaunlich gut. Dank dem pragmatischen Vorgehen des Schweizerischen BAZL wurden wir nicht «gegroudet», sondern wir konnten im Rahmen von nachvollziehbaren Einschränkungen fliegen und auch die Verlängerungen von Lizenzen usw. wurde rasch gelöst. Obwohl für uns Schweizer Flüge ins Ausland – sofern überhaupt möglich – mit grossem Aufwand verbunden gewesen sind, ist es der AOPA Switzerland gelungen, einen Fly-Out nach Holland durchzuführen. Anders in Europa: Bis vor kurzem wurde uns noch gepredigt, dank der EASA sei die Luftfahrt unter einem Dach geeint. 2020 hat jedoch auch hier gezeigt, dass in Krisensituationen jedes Land für sich sorgt und die anderen aussen vor lässt. Im Rahmen der IAOPA (Int. AOPA Europa) haben wir regelmässige Umfragen gemacht, wie die Situation in den einzelnen Ländern aussieht. Gezeigt hat sich, dass es so viele verschiedene Regeln gibt wie Mitgliederländer. Einheit sieht anders aus. Kein Wunder, dass der Flugverkehr für Gross und Klein im 2020 fast zum Erliegen gekommen ist, mit den entsprechenden wirtschaftlichen Schäden.

2021: Normalität, Lösungen und Pragmatismus

2021 wird hoffentlich vieles Belastendes abschütteln und dann uns etwas wie Normalität bringen. Allerdings setzt das voraus, dass die offenen Probleme aktiv angegangen werden und

«*Dank dem pragmatischen Vorgehen des Schweizerischen BAZL wurden wir nicht «gegroudet», sondern wir konnten im Rahmen von nachvollziehbaren Einschränkungen fliegen.*»



«Was bewegt junge Personen heute, sich der Fliegerei zu widmen? Es ist unsere Aufgabe, hier Gegensteuer zu geben und zu zeigen, dass die Aktivität als Pilot der General Aviation eine auch in der heutigen Zeit grosse Herausforderung darstellt, die ihresgleichen sucht.»

Bild: Jack Chung / Unsplash

Fanatismus mit Pragmatismus ersetzt wird. Betrachten wir nur mit ein paar wenigen Stichworten, was uns nächstes Jahr intensiver beschäftigen wird:

- *Flüge ins Ausland:* Da sich die Situation zurzeit (November 2020) wieder verschlechtert hat, ist mit weiteren Einschränkungen zu rechnen. Realistisch ist wohl, dass das Problem erst dann gelöst werden kann, wenn eine anerkannte Impfung (inkl. Anwendung) vorliegt. Das aber braucht seine Zeit, nicht nur, weil im Moment noch kein bewilligter Impfstoff vorhanden ist, sondern auch, weil die Politik in sträflicher Art die brennende Frage des Impfpinzangs und allfälliger Alternativen schlichtweg nicht diskutiert. Solange aber keine akzeptierte Lösung gefunden ist, werden wir uns weiter durch die provisorischen Massnahmen wursteln mit der Folge, dass auch 2021 Flüge ins Ausland nur erschwert möglich sein werden.
- *Elektrische Flugzeuge:* Der Ruf nach dem elektrisch betriebenen Flugzeug ist wieder lauter geworden. Es ist dabei erstaunlich, dass beim Flugzeug plötzlich sofort möglich sein soll, was bei den Personenwagen bis vor kurzem kein Thema war und wo selbst aggressivste Gegner des Otto-Motors mit Übergangsfristen von 20 und mehr Jahren rechnen. Bei aller Begeisterung für das Elektroflugzeug wird es auch hier noch Jahrzehnte brauchen, bis umgestellt ist. Zudem ist nicht «nur» ein erhebli-

cher technischer Fortschritt notwendig, sondern auch ein administrativer Kraftakt bei der Zulassung von neuen Flugzeugen. Leider ist da weder seitens der Politik (und somit auch der Verwaltung) eine grosse Bereitschaft zu erkennen, die entsprechenden Bewilligungsverfahren zu erleichtern und anzupassen. Bis die EASA bzw. die EU-Kommission sich diesbezüglich bewegen wird, werden noch Jahre, wenn nicht Jahrzehnte vergehen. Aber wir dürfen ja immer noch hoffen, dass hier der Amtsschimmel für einmal nicht wiehert, sondern in den Galopp verfällt.

- *Nachwuchs:* Was bewegt heute junge Personen, die vor der Berufswahl stehen oder eine besondere Freizeitgestaltung suchen, sich der Fliegerei zu widmen, die anspruchsvolle, kostspielige und lange dauernde Ausbildung zum Piloten zu durchlaufen? Von der Politik und Gesellschaft her weht ein eisiger Wind dagegen (u.a. lässt das CO₂ Gesetz grüssen), von den Airlines werden Umschulungen zum Lokführer angepriesen, vom Arbeitsmarkt her sind die Zeichen nicht ermutigend. Einzig die Business Aviation hat sich erholt. Es ist unsere Aufgabe, hier Gegensteuer zu geben und zu zeigen, dass die Aktivität als Pilot der General Aviation eine auch in der heutigen Zeit grosse Herausforderung darstellt, die ihresgleichen sucht. Wir alle sind aufgerufen, diese Botschaft weiterzugeben, vor allem an die jüngere Generation.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine schöne Zeit im ablaufenden und viel Erfolg, Freude, Gesundheit und Flugerfahrungen im kommenden Jahr.

Ich danke Ihnen auch im Namen des Vorstandes für Ihre Treue und Unterstützung im 2020, was ganz besonders wichtig für uns und die General Aviation gewesen ist. Hoffen wir, dass wir uns im 2021 wieder möglichst zahlreich auf den Flughäfen treffen.

Der Gegenwind in Zürich bläst besonders stark

Text: Philippe Hauser, Geschäftsführer AOPA Switzerland

Es ist wohl eine der schlechtesten Nachrichten für die GA (General Aviation) im Raume Zürich in jüngster Zeit: Der Flugplatz Dübendorf kann (falls überhaupt) nicht so bald der Ersatz und neue Heimat für die in absehbarer Zeit aus LSZH vertriebene GA werden. Dies hat Frau BR Simonetta Sommaruga unlängst verkündet und damit ihre ablehnende Haltung der Luftfahrt gegenüber erkennbar zum Ausdruck gebracht.

Dabei hatte alles so gut begonnen: Ein namhaftes Konsortium der General und Business Aviation – unter anderem auch die AOPA Switzerland – gründete im Herbst 2013 die Flugplatz Dübendorf AG (FDAG) mit dem Ziel, die vom Bundesamt für Zivilluftfahrt publizierte Ausschreibung für die Betreiberlizenz des zivilen Flugplatzes Dübendorf zu gewinnen. Nach einem enorm grossen Aufwand erhielt die FDAG den Zuschlag. In der Folge wurde ein entsprechender Vertrag

mit dem Bund abgeschlossen mit dem Auftrag, die Arbeiten zur Bewilligung und dem nachfolgenden Betrieb des Flugplatzes Dübendorf aufzunehmen. Keine Hürde war zu gross, kein Problem nicht lösbar, und so konnten die Arbeiten trotz einigen Verzögerungen zügig voranschreiten. Nach dem Wechsel der UVEK-Führung zu BR Sommaruga blies dann der Wind plötzlich in die andere Richtung, bis eine kurze, aber heftige Böe im Herbst 2020 alle Arbeiten zunichtemachte, die zuvor von UVEK, VBS und FDAG sehr solide aufgegleist worden waren. Der Vertrag wurde vom UVEK einseitig gekündigt, was zur Folge haben wird, dass der Flugplatz Dübendorf wohl kaum mehr für die GA/BA zur Verfügung stehen wird.

Da die Anzahl Slots für die GA/BA auf dem Flugplatz Zürich stetig verringert wird, ist ein wirtschaftlicher Betrieb dieses Bereichs fast nicht mehr möglich. Hinzu kommt noch das Projekt der Pistenumrollung 28, die den kompletten Abbruch der GA/BA-Gebäude inklusive dem Rega-Gebäude mit sich bringt. Geplant ist ein neues GAC/BAC im Westen des Flugplatzes, was für alle Mehraufwand mit sich bringen wird. Die Flughafen Zürich AG macht keinen Hehl daraus, dass sie auf Grund dieser Situation die General Aviation in LSZH nicht mehr erwünscht ist. Eine Ära neigt sich damit dem Ende zu. Damit niemand falsche Hoffnungen hegt, es könne doch auch anders kommen, wurden vorsorglich bereits die Landetaxen und Parkgebühren um teilweise über 5'000 Prozent erhöht. Bei den Gebühren-

«*Der Vertrag wurde vom UVEK einseitig gekündigt, was zur Folge haben wird, dass der Flugplatz Dübendorf wohl kaum mehr für die GA/BA zur Verfügung stehen wird.*»



Der Gegenwind in Zürich bläst besonders stark.

Bild: Christina Sicoli/Unsplash.com.

«*Die bislang übliche Unterscheidung bei der Bemessung der Landegebühren gestützt auf die Tonnage des Flugzeuges entfällt und von 0 bis 15 Tonnen wird alles in einer einzigen Kategorie zusammengefasst.*»

verhandlungen konnten wir wohl eine Verzögerung bzw. eine stufenweise Einführung der neuen Gebühren erreichen, nicht aber erwirken, dass sich die Gebühren in einem für die GA ertragbaren Rahmen halten. Die bislang übliche Unterscheidung bei der Bemessung der Landegebühren gestützt auf die Tonnage des Flugzeuges entfällt und von 0 bis 15 Tonnen wird alles in einer einzigen Kategorie zusammengefasst. Eine Piper L4 (2-plätziges Flugzeug mit 580 kg MTOM) zahlt somit die gleichen Gebühren wie eine Hawker Siddeley 125-1000, einem grösseren zwei-strahligen Business Jet für 15 Passagiere (14'060 kg MTOM). Man kann hier nur noch von einem «Economical Squeeze Out» sprechen.

Da der Flugplatz Dübendorf keine Alternative zum faktischen Rauswurf aus LSZH mehr darstellt (was zum Zeitpunkt der Gebührenverhandlungen den Teilnehmern noch nicht bekannt

war), muss ein anderer geeigneter Ersatzflugplatz gefunden werden, was in der heutigen Zeit sehr, sehr schwierig, wenn nicht gar unmöglich ist. Das Flugfeld Speck-Fehraltorf könnte mit der nicht allzu langen Graspiste (und damit einer übers Jahr verteilt nur eingeschränkten Verfügbarkeit) nur einen sehr kleinen Teil der GA-Bewegungen von Zürich aufnehmen. Schwerere Flugzeuge, Twins und Instrumentenflüge können in der Speck nicht operieren. Das Flugfeld Hausen steht nur dort zugelassenen Flugzeugen zur Verfügung. Somit wird de facto die GA aus dem Kanton Zürich verbannt. Und für IFR-Bewegungen gibt es nur noch die Flugplätze St.Gallen-Altenrhein im Osten sowie Basel-Mulhouse, Grenchen und Bern im Westen von Zürich – allesamt bis

weit über eine Stunde Fahrzeit mit dem Auto von Zürich entfernt.

Die CTR/TMA von Zürich (inklusive Dübendorf) verdient keine Schönheitsmedaille, zeichnet sich aber durch ihre Robustheit aus. Der Luftraum wurde 2001 im Zuge der Anpassung an die Deutsche Verordnung entworfen, und hat sich bislang bewährt. Die ATCOs in Zürich können gut damit leben. Auch heute noch. Aber offenbar entspricht dieser Luftraum nicht mehr dem heutigen Zeitgeist und angeblich sogar den Anforderungen. Die Anzahl der TMA-Sektoren und die horizontale Ausdehnung derselben müssten – so wird behauptet – angepasst werden, damit die Sicherheit erhöht und die Komplexität ver-



«Jeder Pilot, ob er im Cockpit eines Verkehrsflugzeugs sitzt, einen Militärjet pilotiert, mit einem Business Jet unterwegs ist oder in der General Aviation fliegt, alle haben eines gemeinsam: Sie haben mit einem Flugzeug der General Aviation fliegen gelernt.»

Bild: Dübendorf, Claudio Schwarz/Unsplash

mindert werde. Skyguide hat bisher zwei Anläufe unternommen, diesen Luftraum «zu vereinfachen». Beide Male lautete der gut fundierte Schluss der entsprechenden Abklärungen, dass der Aufwand einer Änderung in keinem Verhältnis zum Ertrag gestanden hätte. Dies konnte aber von der Flughafen Zürich AG und der Swiss so nicht akzeptiert werden. Daraufhin hat sich das BAZL darum bemüht, den Luftraum neu zu zeichnen. Diese sehr umfangreichen Arbeiten sind zurzeit in vollem Gange, und werden voraussichtlich noch mehrere Jahre andauern. Eines ist aber jetzt schon klar: Es ist einmal mehr die GA, die darunter leidet.

Jeder Pilot, ob er im Cockpit eines Verkehrsflugzeugs sitzt, einen Militärjet pilotiert, mit einem

Business Jet unterwegs ist oder in der General Aviation fliegt, alle haben eines gemeinsam: Sie haben mit einem Flugzeug der General Aviation fliegen gelernt. Es ist denn auch unbestritten, dass diese Sparte der Fliegerei die Wiege der Aviatik darstellt. Und niemandem käme es in den Sinn, den Baum zu fällen, von dessen Früchte wir abhängig sind. Im Kanton Zürich ist man aber nahe daran, gerade dies zu tun. Wir wehren uns mit Vehemenz gegen diese Trends in Zürich und wo immer auch sie hervortreten. Es geht nicht an, die GA derart schlecht und unrühmlich zu behandeln. Es braucht eine vernünftige Alternative zu LSZH und einen Luftraum, der auch weiterhin in einer akzeptablen Art und Weise der GA zur Verfügung steht.



Avionitec AG

General Aviation Center

8058 Zurich-Airport

+41 43 816 44 39

info@avionitec.ch

2540 Grenchen-Airport

+41 32 652 41 61

AVIONITEC

Powered by **GARMIN**

Digitales Flugbuch für alle Piloten mit CH-Lizenz

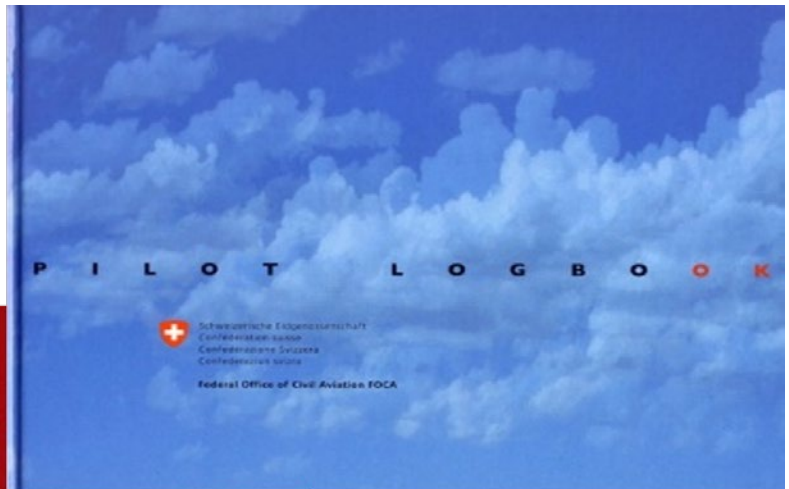
Die allgemeine Digitalisierung schreitet weiter voran und bringt wie üblich Vor- und Nachteile mit sich. Ein grosser Vorteil indes stellt das für uns Piloten schon seit langer Zeit gewünschte elektronische Flugbuch dar, welches das BAZL in Zusammenarbeit mit der EASA entwickelte und dLogbook genannt wird.

Text: Philippe Hauser

Ab sofort ist das dLogbook für alle Piloten mit einer schweizerischen Lizenz verfügbar. Die Einträge sind einfach zu bewerkstelligen, die Zusammenfassungen von Stunden und Landungen erfolgen automatisch. Das für PPL-Piloten alle zwei Jahre benötigte Papierformular 60.521 entfällt dank der Digitalisierung vollends, und die nötigen Daten zur SEP-Erneuerung werden

auf Wunsch des Piloten allesamt elektronisch ans BAZL übermittelt. Einträge von Experten, Fluglehrern, Language Assessoren, Head of Training, etc. werden ebenfalls direkt im dLogbook erfasst.

Die Daten des dLogbooks werden auf einem bundesexternen Anbieter gespeichert und sind für das BAZL nur dann ersichtlich, wenn der Pilot



AERO-CLUB DER SCHWEIZ
AERO-CLUB DE SUISSE
AERO-CLUB SVIZZERA

Flugbuch für Privatpiloten
Carnet de Vol pour pilotes privés
Libro di volo per piloti privati
Logbook for private pilots

© AERO-CLUB DER SCHWEIZ

Das dLogbook auf der Website
des BAZL: <https://dlog.bazl.admin.ch>

dies ausdrücklich will (bspw. für die SEP-Erneuerung) und diese auf seinen Wunsch hin per Mail verschickt. Auch die Datenintegrität wird mit einem «Change Log» im dLoogbook sichergestellt, was erheblich zur EASA-Akzeptanz beigetragen hat.

Melden Sie sich bei uns!

Das dLoogbook kostet CHF 30.– für drei Jahre. Mehr Infos und den Erwerb erfolgen über <https://dlog.bazl.admin.ch>. Wie gut das neue dLoogbook wirklich auch ist und wie es sich bewährt, wird sich erst zeigen müssen. Um Feedbacks zu erhalten, rufen wir alle Piloten auf, sich unter office@aopa.ch bei uns zu melden und ihre Erfahrungen mit uns zu teilen.

«*Weitere Bereiche in der Aviatik werden so erfasst, bis am Schluss auch die eigentliche Lizenz elektronisch erhältlich ist.*»

Die Digitalisierung im Lizenzwesen steht aber mit dieser neuen Errungenschaft des dLoogbook nicht still. Weitere Bereiche in der Aviatik werden so erfasst, bis am Schluss auch die eigentliche Lizenz elektronisch erhältlich ist. AOPA Switzerland begrüsst diese Entwicklung und bedankt sich bei den verantwortlichen Stellen für das Geleistete. ◆

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

Why is the General Aviation soaring in this year of uncertainty?

AOPA President Mark Baker explained why people should not be surprised at the success of general aviation in this year of uncertainty. In a recent conversation with Forbes Publisher and Columnist Rich Karlgaard, he said: “General aviation is in a mini-boom right now. We’ve seen flights as measured by some of the top 77 airports up 10, 15 percent. Anecdotally, we hear of fuels sales and certain FBOs up over 60 percent... General aviation is seeing lots of use for lots of reasons. And, try finding a used aircraft for sale!” More on the value of local airports, the future of electric and many other subjects in the “News” section on aopa.org (<https://bit.ly/2J8mZtx>).

June 2021: Global Connected Aircraft Summit

The in-person Global Connected Aircraft Summit has been rescheduled to June 2-3 2021 in Denver, Colorado, U.S.A. It will bring together solution providers with aircraft connectivity professionals and operators to discuss next-generation technologies, security, and data analytics to drive future growth. More information on www.gcasummit.com.

Switzerland on course to acquire Stealth F-35 Jets as US makes official proposal

In a bid to boost the F-35 sales to NATO allies, the United States government and defense manufacturing giant Lockheed Martin have made an official proposal to the Swiss Government for the 5th-generation aircraft.

How to SWAP-optimize Aircraft weight with cabling

Aerospace engineers are consistently being challenged to design lighter aircraft. Saving weight is a top priority in both forward fit and retrofit designs to reduce materials and fuel costs, while increasing payload. One major way to save aircraft weight is by installing lightweight cables. PIC Wire and Cable® has designed a line of lightweight cables that address industry demands for weight-saving technology and its requirement for high performance, reliable interconnects. RFMATES ULTRALITE is an extension of its 50 ohm RF coaxial RFMATES cable line and engineered to provide significant cable weight savings. More on aviationtoday.com.

Dieter Vranckx appointed as SWISS's new CEO

Dieter Vranckx will assume the position of CEO of Swiss International Air Lines (SWISS) on Jan. 1. Dieter Vranckx, who is 47, has held various management functions within the airline industry since 1999.



Recent developments in the emission allowance trading sector in the EU and Switzerland

While the EU is preparing for the commencement of “Phase IV” of the EU emission allowance trading scheme as of 1 January 2021, the linking of the emission trading systems between the EU and Switzerland recently became effective. The EU-Swiss Linking Agreement is the first of its kind for the EU and also covers the aviation sector. Pursuant to the EU-Swiss Linking Agreement, emission allowances compliant under the EU ETS are recognised under the Swiss emissions trading scheme and vice versa.

Smaller long-haul planes are the future of flying – but also its past

In a long report, CNN sheds light on the role of small long-haul planes: “For nearly half of the entire history of commercial aviation, long-haul flights have conjured up images of large,

wide-bodied aircraft (...). That’s in sharp contrast to smaller narrow-bodied aircraft, with their single aisles, six seats per row and, generally, less space and comfort. But before the Boeing 747 started carrying passengers in 1970, narrow-bodies were the standard for long-haul air travel, although their definition of ‘long haul’ wasn’t quite what we know today.” Later, more efficient aircraft replaced the original long-haul narrow-body jets, including the narrow-body Boeing 757 that today’s Airbus A321neo family is itself replacing in turn. So, smaller long-haul planes meant that you can fly nonstop to more destinations, especially if you live somewhere that isn’t a megahub like London, Atlanta or Dubai. Which it still means, and which is more important now than ever. The entire report can be found here <https://edition.cnn.com/travel/article/narrow-body-planes-long-haul-flights-future/index.html>.

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.

Zu verkaufen: Garmin 695

GARMIN 695 + portables PowerFLARM (mit ADS-B Transponder) zu verkaufen. Database nicht aktuell. Verbindungskabel zur Darstellung FLARM auf Garmin vorhanden. GARMIN 695: CHF 200.00 / PowerFLARM: CHF 1'250.00 (Neu 2'500.00). Beides zusammen CHF 1'350.00. thomas.morf@aviac.ch.

Etwas Besonderes!

Wir fliegen mit einer «Beech Bonanza V35 TSIO» 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](mailto:Matthias.Wuttke@m.wuttke@me.com)



Zu vermieten: Hangarplätze

Ab sofort Hangarplätze auf dem Flugplatz Luzern-Beromünster zu vermieten. Flubag Flugbetriebs AG: 041 930 18 66

Zu verkaufen: 1/5 Halteranteil an C182P / HB-CDU

TT 4'530 h / Motor TSO 1'560 h / max. 2'125 h Prop. TSO 100 h / Lärmklasse D / Garmin Avionik, u.a. GTN 650 / Powerflarm Endurance 6 h / Payload vollgetankt 350 kg Standort Birrfeld / immer hangariert / Top Zustand / Gute Verfügbarkeit. +41 79 632 48 66 / gloormax@bluewin.ch

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

Zu verkaufen: 1/4 Anteil an Haltergemeinschaft

1/4 Anteil an Haltergemeinschaft eines gepflegten CirrusSF50 Vision Jet, Jahrgang 2018, hangariert in LSZH, zu verkaufen. Preis auf Anfrage. +41 79 287 29 72

Zu verkaufen: Comco Ikarus C42B

Rotax 912 UL 100 PS, 922h Flugstunden, Jhg 2008, gepflegt und hangariert, Frontscheibe / Dach / Bespannung / Propeller: alles neu, Junkers Rettungssystem, 3 Blatt Neuform Verstell Propeller, Fremdstarter Anschluss, Bereifung 6 Zoll, Fahrwerkverkleidung, Winglets, Landescheinwerfer + Strobe, Bordcomputer Master Caution, COM TQ KRT2 8.33, XPDR Filser, ELT Kannad, Trimmung elektrisch, GPS Garmin Map 296. Preis CHF 42'000.- ab LSZC. Marco Trüssel, +41 79 204 66 67, truessel@lightwing.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@bluewin.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. 2'000kg.
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

