



AOPA SWITZERLAND

NO. 273
Juni 2020

POSITION REPORT

« Pilotinnen und Piloten in der Schweiz dürfen wieder fliegen - mit Einschränkungen.

Einblicke in die Situation vor Ort im Jahr der Covid-19-Pandemie gibt unter anderem Aurelio Vasalli, Flugplatzleiter des Flugplatz Birrfeld. »



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 Jungfrauoch 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: Die Covid-19-Pandemie und die Situation der Luftfahrt	8
Fachinformationen der AOPA: Der Luftverkehr aus Sicht der ökonomischen, politischen und gesellschaftlichen Entwicklungen	14
Porträt: Fly-Outs im Rückblick	16
Fliegerisches aus der Schweiz: Crowdfunding	18
Carte Blanche: Swiss Aviation Examiners (SAE)	20
Die AOPA: Mitglied werden	21
International News & IAOPA	23
Kleininserate	24

Impressum

Herausgeberin

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

Redaktion & Übersetzung

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

Layout und Druck

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

Auflage 3'100 Ex.

Erscheint alle 3 Monate

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



« Die ökonomischen, politischen
und gesellschaftlichen Entwicklungen
der letzten 60 Jahre sind
massgeblich vom Luftverkehr
geprägt gewesen. »

Daniel Affolter, Vorstandspräsident AOPA Switzerland

Editorial

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

Die letzten Monate waren vom Thema Covid-19 geprägt und von den Auswirkungen, welche die Bemühungen zur Verlangsamung der Ausbreitung des Coronavirus nach sich ziehen. Jede Einzelperson, jede Arbeitgeberin, jeder Arbeitnehmer und jeder Berufszweig bekam und bekommt diese zu spüren. Die Aviatik ihrerseits gehört zu den am meisten betroffenen Branchen. Die Reportage ab Seite 8 gibt Einblicke, vor welchen Herausforderungen Entscheidungsträger derzeit stehen.

Covid-19 betrifft alle Berufs- und PrivatpilotInnen. Erstere zählen auf Informationen und Schutz durch ihre Arbeitgeber. Für PrivatpilotInnen stellt sich die Frage: Wann kann ich wo wieder wie fliegen? Was geschieht mit meinen Berechtigungen? Und welche Möglichkeiten haben FlugschülerInnen, ihre Ausbildung fortzusetzen? Auf der Website www.aopa.ch finden Interessierte laufend aktualisierte Informationen. Wenn Sie selbst Informationen verbreiten möchten, melden Sie sich bei office@aopa.ch.

Auch die AOPA Switzerland ist selbstverständlich von der aktuellen Lage betroffen: Viele unserer Konferenzen finden virtuell statt, Projekte werden verschoben oder gar vorgezogen, und unsere Geschäftsstelle und Vorstand arbeiten mit Hochdruck an raschen und sinnvollen Lösungen für die General Aviation. Unsere GV vom 20. Juni findet digital statt. In all dieser Hektik besteht die Gefahr, dass alle anderen praktischen und weiterführenden Themen der Aviatik verges-



sen werden. Einem solchen widmet sich unser Fachbeitrag ab Seite 12. Was bedeuten die Rufe nach weiterer steuerlicher Belastung und Reduktion des Luftverkehrs – verantwortlich für 2,5 % der weltweiten CO₂-Emissionen (zum Vergleich: Das Internet verbraucht heute rund 5 %) – eigentlich, werden diese einmal übergeordnet betrachtet? Denn: Die ökonomischen, politischen und gesellschaftlichen Entwicklungen der letzten 60 Jahre sind massgeblich vom Luftverkehr geprägt gewesen.

Liebe Leserinnen und Leser, melden Sie sich bei uns, wenn Sie Inhalte publiziert haben möchten oder Fragen haben. Wir freuen uns gerade in diesen Zeiten über den Austausch mit Ihnen.

Mit bestem Fliegergruss

Daniel Affolter
Präsident des Vorstands

News & Veranstaltungen

Covid-19: General Aviation und AOPA Switzerland

Die AOPA Switzerland setzt sich seit Beginn der Krise rund um die Verbreitung des Coronavirus und den Regelungen zu dessen Verlangsamung gemeinsam mit Behörden und Partnern für die Belange der General Aviation und die Mitglieder der AOPA ein. Weitere Informationen und wichtige Einblicke aus der Welt der Aviatik zur derzeitigen Lage sind in der Reportage ab Seite 8 zu finden.

Wo sind laufend aktuelle Informationen zu finden?

Auf der Website www.aopa.ch in der Rubrik «News» werden laufend aktuelle In-

formationen auch rund um die Situation betreffend Covid-19 publiziert: Angefangen beim Informationsschreiben der AOPA Switzerland zusammen mit dem Aero-Club der Schweiz und dem Verband Schweizer Flughäfen über die Verlängerung von Berechtigungen und ärztlichen Tauglichkeitszeugnissen über Aktuelles zu den Flugplätzen bis hin zu Informationen zu den Anlässen der AOPA Switzerland selbst. Und selbstverständlich sind hier auch Publikationen und Informationen ausserhalb von Covid-19 zu finden.

Fly-Out nach Russland: 2021

Das nach Russland geplante Fly-Out 2020 wird aufgrund der Covid-19-Krise verschoben. Das wurde im Frühjahr ent-



Wie steht es um die Schweizer und internationale Luftfahrt in der Covid19-Krise? Verantwortliche geben Einblicke.

Bild: John Cameron / Unsplash

schieden. Zu viele unbekannte Faktoren führen dazu, ein Fly Out in dieser Größenordnung als kritisch einzustufen. Sollte sich die Situation kurzfristig derart positiv entwickeln, wird bei Interesse ein kleiner Ausflug (bspw. Niederlande) geplant, aber nicht im normalen Umfang eines regulären Fly Out. Aktuelle Informationen laufend unter www.aopa.ch.

Publikationen AOPA Switzerland

Die Mehrheit aller BesucherInnen nutzt für Webseitenbesucher das Smartphone. Die AOPA Switzerland hat ihre Webseite überarbeitet und mobilfunktauglich gemacht. Anregungen und Inputs zur Seite

sind sehr willkommen (office@aopa.ch). Und: Möchten Sie Ihr Projekt, Ihr Produkt oder Ihre Idee einem breiteren Publikum bekannt machen? Fragen Sie uns an für eine Publikation auf der Webseite, im Newsletter oder im Position Report.

Romandie: Flight Safety Seminar 2020

Das Flight Safety Seminar in der Romandie findet am 14. November 2020 statt. Der genaue Treffpunkt wird noch per Rundschreiben und auf der Webseite bekannt gegeben. Themenideen und/oder Inputs für französischsprachige ReferentInnen werden sehr gerne unter office@aopa.ch entgegengenommen. ●



2021 führt das Fly-Out über Tallinn, St.Petersburg und Novgorod nach Moskau.

Bild: Gleb Makarov / Unsplash

Reportage: Einblicke in die Handhabung von Covid-19 in der Luftfahrt

Das alles bestimmende Thema in diesem Jahr: Covid-19. Nach den betroffenen PatientInnen und deren Angehörigen betreffen auch die wirtschaftlichen Folgen der Massnahmen, die zur Verlangsamung der Ausbreitung des Coronavirus getroffen wurden, jeden Einzelnen und jeden Wirtschaftszweig, ganz besonders auch die Aviatik. Was bedeutet die Covid-19-Krise für Verantwortliche aus der Luftfahrt? Vertreterinnen und Vertreter aus der Aviatik geben im Folgenden Einblicke in die Situation vor Ort.

«Wir sind alle im gleichen Sturm, aber nicht im gleichen Boot»: Der Grad der Auswirkungen der Pandemie variiert stark.

Flughafen Zürich: Aufrechterhaltung einer betriebsfähigen Infrastruktur

Vor welchen Herausforderungen stehen die grossen Flughäfen weltweit? Manuela Staub, Head Corporate Communications des Flughafens Zürich, gibt Einblicke in die Lage vor Ort.

«Uns war wichtig sicherzustellen, dass trotz minimalem Flugverkehr – mit teilweise 30 statt rund 750 Flügen pro Tag – der Flugbetrieb weiterhin reibungslos stattfinden kann. Damit konnten weiterhin Linienflüge, Repatriierungsflüge, Frachtflüge sowie Rettungsflüge stattfinden. Ausserdem setzen wir gemäss BAG-Richtlinien die Verhaltens- und Hygienemassnahmen um, damit wir sowohl die Mitarbeitenden, aber auch die

Das Intensivmedizinalpersonal und andere Berufstätige an der Front waren ausserordentlich gefordert, sowie auch alle, die die wirtschaftlichen Folgen zu spüren bekamen: Unternehmer, Selbstständige, Familien oder Angestellte aus stark in Mitleidenschaft gezogenen Berufszweigen. Die Aviatik gehört zu den am stärksten betroffenen Branchen. Der Flughafen Zürich etwa verzeichnete im April mit knapp 27'000 Reisenden das niedrigste Passagieraufkommen seit 1952. Viele Schweizer Flugplätze schlossen zwischenzeitlich ganz. Wie begegnen Entscheidungsträger aus der Luftfahrt dieser Situation? Und worauf müssen sich ihre Teams in den kommenden Monaten vorbereiten?

Passagiere, schützen können. Jetzt liegt der Hauptfokus auf der Wiederaufnahme des Flugbetriebs mit erhöhtem Passagier- und Frachtvolumen.»

Massnahmen für die Zeit, wenn wieder mehr geflogen wird

«Am Flughafen Zürich wurde ein umfassendes Schutzkonzept erarbeitet, um Passagiere, Besucher und Mitarbeitende bestmöglich zu schützen und durch die getroffenen Massnahmen eine sichere Flugreise zu ermöglichen. Unter anderem wurden die Reinigungsintervalle erhöht und überall, wo sich Menschenansammlungen bilden können, wird darauf geachtet, die Passagiere möglichst räumlich zu trennen oder den Schutz durch Plexiglas-Schutzscheiben oder Masken sicherzustellen.»



Worauf können sich PilotInnen in den kommenden Monaten vorbereiten? Und wie planen die Verantwortlichen?

Bild: Peinge Nakale / Unsplash

Beim Check-in wird z.B., wann immer möglich, nur jeder zweite Check-in-Schalter genutzt, um die Anstehzone zu vergrössern. Flugzeuge werden aktuell in den Docks A und B abgefertigt und nach Möglichkeit so parkiert, dass die Wartebereiche für Passagiere optimal genutzt werden können. Ausserdem wird die Passagierkapazität in den Bussen reduziert.»

Gewisse Länder setzen Gesundheitschecks für die Einreise voraus

«Wir sind auch im Austausch mit europäischen Flughäfen und beobachten die Entwicklungen weltweit. Wenn ein Land oder eine Fluggesellschaft dies voraussetzen, dann werden vor dem Boarding für diese Reisedestination auch Temperaturmessungen durchgeführt.

Wir alle haben so eine Situation noch nie erlebt. Unser Flughafen, der sonst voller Leben und Betriebsamkeit ist, so leer zu sehen, ist für uns alle eine spezielle Erfahrung. Der rege Betrieb und die Menschen fehlen. Viele Mitarbei-

«Wir behalten die Zuversicht und freuen uns auf die Zeit, wenn wieder mehr geflogen wird.»

tende sind auch zu Hause und in der Kurzarbeit. Unter den Mitarbeitenden spüren wir einen guten Zusammenhalt – gemeinsam arbeiten wir daran, den Flughafen für die Zeit nach Corona vorzubereiten. Wir behalten die Zuversicht und freuen uns auf die Zeit, wenn wieder mehr geflogen wird und die Passagiere, Besucher und alle Mitarbeitende an den Flughafen zurückkehren.»



Flugschulen: Absperrbänder, Bodenmarkierungen und Schutzmasken im Flugzeug

Einen Einblick in die Situation einer Flugschule gibt Tom Rufer, Head of Training beim Flug- und Trainingscenter alp aviation AG in Bern.

«Seit dem 11. Mai dürfen wir wieder Ausbildungen durchführen. Es geht in erster Linie darum, alle Mitarbeiter, im Speziellen die Fluglehrer, auf die vom BAG empfohlenen Hygienemassnahme aufmerksam zu machen, und sie bei der Umsetzung auch zu unterstützen. Aus diesem Grunde haben wir ein Schutzkonzept erstellt. Das Büro ist geschützt durch ein Absperrband. Auf dem Korridor ist eine Händedesinfektionsstation installiert und durch Bodenmarkierungen sind die Zwei-Meter-Abstände markiert. Die Briefings finden wenn möglich beim Flugzeug und draussen statt. Wir haben zudem die Briefingräume so konzipiert, dass auch hier die Abstände eingehalten werden können.

«Es herrscht viel Freude und Motivation, mit den Ausbildungen weiterfahren zu können.»

Bei den Flugzeugen haben wir Flächen-desinfektionstationen eingerichtet, so dass die Piloten vor und nach dem Flug die zu berührenden Punkte selber desinfizieren können. Während der Lektion im Flugzeug halten wir uns an die Empfehlung des BAG und empfehlen das Tragen einer Schutzmaske. Bei Schnupper- oder Rundflügen ist das Tragen von Maske und Handschuhen obligatorisch.»

Regelungen werden schon automatisch umgesetzt

«Ich denke, dass wir die Hygienemassnahmen auch im Sommer beibehalten werden. Die Abstandregel wird mittlerweile fast schon automatisch eingenommen. Die Stimmung erlebe ich als gut. Es herrscht viel Freude und Motivation, mit den Ausbildungen weiterfahren zu können. Bei den Partnern, vor allem beim Flughafen, ist die Sache aufgrund des Wegfalls des Linien- und Charterverkehrs wahrscheinlich anders. Wir als ATO, welche eher selbständig operieren, können diese Lücke natürlich nicht füllen.»

Luftrettung unter besonderen Vorzeichen: Die Rega

Die Rega kümmert sich um die Reparatur und Luftrettung der Schweizer Bevölkerung. Was bedeutet für die Luftrettungsorganisation die aufgrund der Covid-19-Pandemie drastisch veränderte Situation im Luftverkehr und im medizinischen Bereich?

«Wir sind in vielerlei Hinsicht betroffen», sagt Adrian Schindler, Leiter Information und Medien der Rega.

«Damit wir unser oberstes Ziel, die Luftrettung, umsetzen können, brauchen wir in erster Linie Schutz für unsere Mitarbeitenden. Infizieren sich diese, können sie nicht mehr arbeiten, und wir unsere Arbeit nicht mehr ausführen. Damit das nicht passiert, setzen wir die vom BAG empfohlenen Massnahmen um.»

Auch während der Corona-Pandemie stellt die Rega die Luftrettung zu Gunsten der Schweizer Bevölkerung sicher.

Die Sicherstellung der Luftrettung in der Schweiz sowie die Repatriierung von Patienten im Ausland sind zentral. Die Rega verzeichnete im Frühjahr aufgrund der Massnahmen der Behörden und dem eingeschränkten Freizeitverhalten der Bevölkerung einen Rückgang der Helikopter-Einsätze, dies vor allem bei den sogenannten Primäreinsätzen nach Unfällen. Hingegen liess sich ein leichter Anstieg an Flugstunden mit den Ambulanzjets der Rega feststellen. Dies wird unter anderem darauf zurückgeführt, dass die Organisation aufgrund der aktuellen Situation im Vergleich zum Vorjahr weiter entfernte Destinationen angeflogen hatte und allgemein weniger Repatriierungen mit Linienflugzeugen organisieren konnte, weil die Fluggesellschaften ihren Flugbetrieb stark reduzierten.

Die Organisation einer Repatriierung zeigte sich aufwendiger, weil im Vorfeld mehr Abklärungen getroffen werden müssen und sich die Situation sehr rasch ändern kann. Die Einsatzleiterinnen und Einsatzleiter haben gemäss der Rega jedoch grosse Erfahrung mit der Situation, dass gewisse Länder aus Sicherheitsgründen nicht oder nicht mehr angeflogen werden können. Das Vorgehen ist deshalb dasselbe wie vor der Pandemie: Sie prüfen vor jedem Einsatz mit dem Ambulanzjet die verschiedenen Möglichkeiten und suchen nach der besten und sichersten Lösung für Patient und Crew.

Der Transport von Patienten mit infektiösen Krankheiten gehörte auch vor der Corona-Pandemie zu den Aufgaben der Rega, und die Crews können solche Transporte sowohl im Rettungshelikopter und im Ambulanzjet durchführen. Mit Blick auf eine erwartete Zunahme solcher Transporte wurden die Crews Ende Februar nochmals speziell für den Transport



Mehr Flugstunden mit Ambulanzjets bei der Rega.

Bild: ©Rega

von infektiösen Patienten geschult, wo notwendig die Abläufe angepasst und trainiert.

Entscheidend für die Erbringung der Leistungen sind für die Rega die Gönnerinnen und Gönner. Sie ermöglichen mit ihrem jährlichen Beitrag die Existenz der Rega, so die Organisation: «Professionelle Luftrettung an 365 Tagen im Jahr, rund um die Uhr, mit hoch qualifiziertem Personal, modernen Rettungsmitteln und einem schweizweiten Netz von Einsatzbasen – das alles kann nicht kostendeckend betrieben werden.» Das System der Gönnerschaft gibt der Rega Spielraum und Unabhängigkeit für die Erfüllung ihrer Aufgaben und erlaubt ihr, sich auf das Wohl der Patientinnen und Patienten zu konzentrieren.

Die internationale Sicht: Die IAOPA

Die Luftfahrtbranche ist international. Daher sind auch die entsprechenden Vertretungen international organisiert. Vor welchen Herausforderungen steht der Dachverband IAOPA, der International Council of Aircraft Owners and Pilot Association? Der Vorsitzende von IAOPA Europe, Michael Erb, gibt Auskunft.

«Die Covid-19-Pandemie und deren Auswirkungen auf unsere Branche sind aktuell bestimmend. Zudem beschäftigen uns die Einbindung von Drohnen in den Luftraum, und bis vor einigen Wochen das Thema Climate Change. Die meisten anderen Gesetzgebungsaktivitäten wurden auf der EU-Ebene im Frühjahr auf Eis gelegt. In diesen Fragen arbeiten wir als IAOPA mit der EASA und der EU-Kommission eng zusammen, nach Absprache mit unseren nationalen AOPAs, die dann das Erarbeitete mit ihrer nationalen Behörde umsetzen.

Zunächst wurden wichtige Flexibility Provisions bei der EASA erarbeitet, also die pauschale Verlängerung von Lizenzen und Berechtigungen um mehrere Monate, wenn das 'normale' Verfahren derzeit auf Grund des Physical Distancing nicht möglich ist. Das Ergebnis ist recht umfassend und unkompliziert, muss aber immer national umgesetzt werden. Die IAOPA ist in einer speziellen Task Force vertreten, die Handlungsempfehlungen geben soll, welcher Art von Flugbetrieb unter welchen Auflagen wieder ermöglicht werden soll.»

Gestiegenes internationales Zusammengehörigkeitsgefühl

«In Sachen COVID19-Pandemie ist in Europa ein Nord-Süd-Gefälle zu verspüren. In Skandinavien weitgehend

Business As Usual, Frankreich, Italien, Belgien, Spanien, Luxemburg verzeichnete einen Lock-Down. In Deutschland verlief diese Grenze innerdeutsch zwischen Hessen und Bayern. Aber das Zusammengehörigkeitsgefühl ist gestiegen. Wir sehen derzeit, dass wir als Verband solidarisch zusammenhalten. Und wie entscheidend es ist, dass wir sowohl national wie international organisiert sind: Als IAOPA können wir effizient übergreifende Handhabungsvorschläge mit der EASA ausarbeiten. Und die nationalen AOPA-Organisationen können direkt mit den Behörden in ihren Ländern operieren.

Vonseiten IAOPA wünschen wir darum: Bleibt gesund, liebe Fliegerfreunde.»



Flugplätze in den Regionen: Wirtschaftliche Herausforderungen und Sicherstellung des Ausbildungsbetriebs

Vor welcher Situation stehen die regionalen Flugplätze in der Schweiz?

Aurelio Vasalli, Flugplatzleiter des Flugplatz Birrfeld, zeigt dessen Lage auf.

«Wirtschaftlich führten und führen die Massnahmen zu erheblich reduzierten Flugbewegungen und damit zu reduziertem Umsatz in fast allen Bereichen; namentlich Landetaxen, Treibstoffverkauf, Vercharterung und Flugschulung. Sozial ist der Flugplatz vorläufig nicht mehr ein Begegnungsort für Piloten. Und: Es sind auch laufend die organisatorischen

Massnahmen zur Einhaltung der Hygiene-Konzepte zu überprüfen.

«Wirtschaftlich führten und führen die Massnahmen zu erheblich reduzierten Flugbewegungen und damit zu reduziertem Umsatz.»

Welche Massnahmen sind für den weiteren Betrieb am Flugplatz Birrfeld prioritär?

Der Flugplatz hat seinen Betrieb wieder aufgenommen. Hygienemassnahmen wurden umgesetzt.

Wichtig für den Flugplatz ist auch der Ausbildungsbetrieb. Dieser findet seit dem 11. Mai wieder statt. Besonders wichtig ist das Verhalten aller auf dem Flugplatz anwesenden Personen, um die Hygiene-Compliance zu gewährleisten.

Europäischer Flickenteppich: Was dürfen PrivatpilotInnen wo?

Einen Einblick in die Schweizer Verbandsarbeit der GA und in die Arbeit als Lieferant für Flughafenanlagen gibt AOPA Switzerland-Vizepräsident Roland Kaps-Becker.

«Was die Aviatik als internationale Branche und uns als Organisation im internationalen Verbund besonders betrifft: Grenzüberschreitende Tätigkeiten sind nicht möglich. Ausschreibungen werden storniert, laufende Projekte verzögert. Der Koordinationsbedarf im Team muss aufgrund der Arbeit im Homeoffice neu aufgestellt werden. So sind etwa bei Lieferanten durch Kurzarbeit die entsprechenden Personen

nicht verfügbar oder nicht (physisch) im Büro. Gewisse Tätigkeiten, etwa die Transportorganisation von Teilen oder die Informationsbeschaffung, etwa von Sendungsnummern, ist schwierig.»

«In der Schweiz hat das BAZL zügig eine gemäss europäischem Recht mögliche Verlängerung der Lizenzen publiziert.»

Für PrivatpilotInnen ist es in erster Linie die uneinheitliche Vorgehensweise der europäischen Länder, welche es unübersichtlich macht, was sie wo dürfen oder nicht – und dies ändert sich auch noch fast täglich. In der Schweiz hat das BAZL zügig eine gemäss europäischem Recht mögliche Verlängerung der Lizenzen publiziert.»

Kundenkontakt, Mitarbeiterschutz und Austausch

«Im bevorstehenden Sommer wird der Spagat herausfordernd, den Kundenkontakt zu Flughäfen zu halten und gleichzeitig nicht einzufordern, was diese noch nicht leisten können. Auch einige Projekte werden aufgrund der drastisch veränderten Lage wegfallen. In den kommenden Sommermonaten wird somit nicht das gesamte Personal ausgelastet sein. Hier werden weitere Massnahmen wie Kurzarbeit oder gar Entlassungen anstehen.

Es braucht zudem Massnahmen, damit sich alle Mitarbeiter am Arbeitsplatz hygienemässig sicher fühlen und der Austausch untereinander wieder einfacher stattfinden kann. Dies ist insbesondere für Mitarbeiter mit medizinischer Vorbelastung relevant. Die physische Distanz vermissen viele.»

Fachinformationen der AOPA: «Oh wie verderblich sind für uns die Wünsche der Unseren!»

das stellte schon vor über 2000 Jahren der römische Philosoph Lucius Annaeus Seneca fest. Letztes Jahr haben Ständerat Minder und weitere laut danach gerufen, die Luftfahrt zu reduzieren, wirtschaftlich zu bremsen und steuerlich zu belasten. Weniger, so wurde geschrien, sei besser und heilsbringend. Dann kam der Corona-Virus und es geschah, wie es sich Minder und Co. vorgestellt haben: Die Luftfahrt war auf faktisch null reduziert. Plötzlich wird ersichtlich, was damit alles weggefallen ist, welche Beeinträchtigungen damit verbunden sind, welche ökonomischen Schäden das verursacht. Ich kenne niemanden, der sich wünscht, dass es so bleibt. Alle haben Angst, dass die künftigen Hürden zum Fliegen noch grösser und belastender sein werden. Deswegen darauf verzichten wollen die meisten aber nicht. Und schon gar nicht die Jungen, die zu recht sagen: Ihr Eltern und Alten habt die Welt gesehen, Euch daran erfreut, und jetzt sollen wir Jungen darauf verzichten, und anstatt die weite Welt erforschen und erleben zu dürfen, sollen wir hierzulande wandern gehen und das auch noch lässig finden. Wohl kaum.

« Der damit zusammenhängende Wohlstand wäre ohne die Luftfahrt nicht möglich gewesen. »

Die ökonomischen, politischen und gesellschaftlichen Entwicklungen der letzten 60 Jahre sind massgeblich vom Luftverkehr geprägt gewesen. Die Globalisierung beruht zu einem erheblichen Teil auf der Mobilität für alle, die dank der Luftfahrt möglich geworden ist. Der damit zusammenhängende Wohlstand für alle auf dieser Welt wäre ohne die Luftfahrt schlichtweg nicht möglich gewesen. Viele, und vor allem ferne Länder, leben massgeblich von der Luftfahrt und dem u.a. damit ermöglichten Tourismus. Jede Einschränkung des Luftverkehrs hat somit auch direkt einen negativen wirtschaftlichen und sozialen Einfluss in jenen Ländern, bringt Leid und Not und soziale Unrast. Das kann uns doch auch nicht «wurscht» sein.

Beitrag zum Frieden

Der Beitrag zum Frieden ist ein wichtiger Aspekt, der m.E. viel zu wenig gewürdigt wird. Der Luftverkehr und der damit zusammenhängende Austausch zwischen den Ländern haben zu einer historisch gesehen einmaligen gegenseitigen Einsicht und Kenntnis der Welt, Länder, Bevölkerungen, Kulturen und politischen System geführt. Das förderte in allen Bevölkerungen der Welt das Verständnis füreinander. Plötzlich wussten weite Bevölkerungsteile, wie es in Afrika aussieht, was Indien ist, wie schön neuseeländische Landschaften ausschauen oder welche Bauwunder die Ägypter, Maja, Türken und noch viele andere Völker geschaffen haben. Ferien in einem Paradies am Meer, in anderen Bergen oder auf den



Die Globalisierung beruht auch auf der Mobilität durch die Luftfahrt. *Im Bild: Melbourne, Fidel Fernando / Unsplash*

sieben Weltmeeren in einem Kreuzschiff wurden für viele möglich. Die Avocado hat die Kartoffel ersetzt, der südafrikanische Wein neue Standards gesetzt, die Sojabohne mutierte zur ökologischen Heilsbringerin. Ayurveda und Yoga gehören zum guten Ton. Sportler aus aller Welt sind auf der ganzen Welt zu finden. Seitenlang könnten solche Beispiele angeführt werden.

« Wenn wir auf eine so lange Zeit des Friedens blicken können, dann ist der internationale Luftverkehr ein ganz massgeblicher Baustein dazu gewesen. »

Dieses Mit-, Neben- und Für-Einander hat massgeblich zum gegenseitigen Verständnis, Freundschaften, kulturellen und wirtschaftlichen Austausch geführt und letztlich zur Erkenntnis beigetragen, dass Krieg und gewaltsame Auseinandersetzungen keine Lösung für die Zukunft sind

(Ausnahmen bestätigen die Regel). Darin liegt auch ein Hauptgrund, weshalb z.B. autoritäre Länder als erstes den freien Personen- und Informationsaustausch (die so beliebte Internetsensur in China und Russland als Beispiele) behindern oder verbieten. Wenn wir auf eine so lange Zeit des Friedens blicken können, dann ist der internationale Luftverkehr ein ganz massgeblicher Baustein dazu gewesen. Wenn wir jetzt damit beginnen, uns wieder hinter unsere Landesgrenzen zurückzuziehen und dem Fremden mit Misstrauen zu begegnen, schaffen wir ein Klima, das der gewaltsamen Begegnung förderlich ist. Wenn heute plötzlich vereinzelt eine Verteuerung des Luftverkehrs gefordert wird, wird dieses – letztlich immer fragile – internationale Gleichgewicht gefährdet und durch nationale Eigeninteressen ersetzt. Das aber ist einer sicheren, prosperierenden und vor allem überlebenden Zukunft nicht förderlich. Und noch etwas: Auf der einen Seite werden die Flüge massiv mit zusätzlich Steuern belastet, auf der anderen Seite erhalten heute die Fluggesellschaften Milliarden an Finanzhilfe. Widersprüchlicher kann nicht politisiert werden. So bleibt festzustellen, dass das Zurückdrehen des Rades nicht in eine lebenswerte Zukunft, sondern in eine labile und wenig wünschenswerte Vergangenheit führt. ●

Porträt: Fly-Outs im Rückblick

Die erstmalig notwendig gewordene Verschiebung der Russlandreise auf 2021 lässt die Frage aufkommen: Wie kam es überhaupt, dass die Fly-Outs, die gemeinsamen Reisen mit dem Flugzeug in unbekanntere Regionen, aus den heutigen Aktivitäten kaum mehr wegzudenken sind? Der Vorstand der AOPA-Schweiz suchte nach Möglichkeiten, die Mitglieder besser zu verbinden und etwas Ungewöhnliches zu bieten. So wurde die Idee geboren, etwas zu organisieren, das man nicht im Reisebüro kaufen oder selbst auf die Beine stellen kann, einmalig und mit Aviatik-Leckerbissen verbunden.

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

Das erste Fly-out der AOPA Switzerland fand 1984 nach Toulouse statt. Es waren etwa 10 Flugzeugbesatzungen, die sich zur geführten Besichtigung der Airbus-Werke trafen. Ein deutscher Airbus Ingenieur war sehr an meinem Flugzeug angetan, die Bölkow 207! Er hatte einst an diesem Flugzeug mitgebaut. Und schon war die Destination des zweiten Fly-outs gesetzt. Also ging es 1985 nach München Riem. Leider konnten wir nicht auf dem Werkplatz Neubiberg landen, weil «geheime» (?) Testflüge stattfanden. Mit einem Bus fuhren wir zum Werk von MBB Messerschmitt Bölkow Blohm, wo wir nebst der Helikopter-Fertigung auch viel Geschichtliches erfahren konnten.

1994: Kleider und Spielwaren für ein Kinderheim

Ab da bis 1994 weist mein Flugbuch ein «Fly-out Loch» auf aufgrund von Auslandsaufenthalten. 1994 aber ging es nach Rumänien, fünf Jahre nach dem Sturz von Präsident Ceausescu. Wir trafen uns in Arad. Ziel war Brasov. Obwohl das Wetter nicht mitspielte, wagten einige den Flug – und schafften ihn. Die anderen flogen nach Timisoara, wo die Aufstände angefangen und schliesslich zur Absetzung und Auflösung des Regimes geführt

«Zehn Flugzeuge erfuhren einen unvergesslichen Empfang der Bevölkerung. Wir waren die ersten ausländischen Besucher nach dem Krieg.»



Fly-Out-Impressionen: Eric Epple.

hatten. Dort trafen alle Teilnehmer wieder zusammen und hatten viel zu erzählen, z.B von einer Schafherde auf der Piste ...! Alle Teilnehmer brachten Kleider und Spielwaren mit, welche einem Kinderheim übergeben wurden, unvergesslich, Emotionen pur!



Fly-Out-Impressionen: Eric Epple.

Im folgenden Jahr trafen wir uns in Portoroz, Slowenien, mit dem am folgenden Tag programmierten Ziel Maribor. Auch hier war der Wettergott nicht auf unserer Seite. Die Flugsicherung empfahl, nach Mali Loshni in Kroatien zu fliegen. «Ja aber, der Krieg ... aha, fertig – Ok, wir fliegen!», hiess es. Alles spontan geplant innert einer Stunde. Zehn Flugzeuge erfuhren einen unvergesslichen Empfang

der Bevölkerung: Wir waren die ersten ausländischen Besucher nach dem Krieg. Diverse Privatpersonen führen uns an ein Strandrestaurant und verwöhnten uns mit besten Fischgerichten. Einige konnten dem glasklaren Wasser nicht widerstehen und genossen das Schwimmen auch ohne Badebekleidung ...!

1997 war Guernsey angesagt. Wir trafen uns in Dinard. Das Wetter wollte wiederum nicht mitspielen. Die Ausflüge und das Hotel waren gebucht. Also auf das Ferry-Boat nach Guernsey. Für sieben Crews war das keine Option. Wir wollten fliegen und nicht Schifffahren ...! Also nach Süden, Quiberon und Belle-Ile-en-Mer, auch hier alles spontan und kameradschaftlich, auf zu neuen Ufern. ●

Der zweite Teil des Fly-Out-Rückblicks folgt in der nächsten Ausgabe im September.

Luftfahrzeuge sind bei
uns **sicher** versichert.

Offizieller Versicherungspartner der AOPA



glausen + partner
Luftfahrt

Glausen + Partner AG · Kasernenstrasse 17A · Postfach · CH-3602 Thun

Tel. +41 33 225 40 25 · www.glausen.ch · info@glausen.ch

Fliegerisches aus der Schweiz: Crowdfunding

AOPA lebt Solidarität

«Das darf doch nicht wahr sein!» Diese einhellige Reaktion aller AOPA-Mitglieder galt der folgenschweren Zollgeschichte, die ein Schweizer Pilot in Deutschland durchlitten und mit einer Busse von 25'000 Euro bezahlt hat. Dank der solidarischen Sammelaktion der AOPAs Switzerland und Germany während eines halben Jahres kann dem erleichterten Piloten ein Check über 14'070 Euro überreicht werden.

Philippe Hauser

Die unglaubliche Geschichte, die allen Piloteninnen und Piloten die Sprache verschlagen hat, nahm ihren verhängnisvollen Lauf, als das betroffene AOPA-Mitglied nach der Landung seiner einmotorigen Cessna aus der Schweiz in Würzburg-Schenkenturm die Einreiseformalitäten erledigen wollte. Das deutsche AIP weist für diesen Flugplatz eine Zollabfertigung aus, was von der lokalen Luftaufsicht vor dem Abflug telefonisch bestätigt worden

war. Auch die Polizei in Würzburg billigt dieses Vorgehen. Doch diesmal wurde die Rechnung ohne den eigentlichen Wirt gemacht. In den Dokumenten des Deutschen Zollamtes ist der Flugplatz Würzburg-Schenkenturm nämlich nicht auf der Liste der Zollflugplätze aufgeführt. Deshalb löste die Deutsche Zollbehörde ein Verfahren wegen unerlaubter Einfuhr von Waren, in diesem Fall des Flugzeuges, gegen den Piloten ein, der sich offen-



Symbolische Checkübergabe zwischen den beiden Geschäftsführern der AOPA Germany (Michael Erb, rechts) in Frankfurt und AOPA Switzerland (Philippe Hauser) in Zürich.

sichtlich keines Fehlers bewusst war und sein musste.

Nicht tatenlos zusehen: Unterstützung und Mitgefühl

Trotz aller juristischer Schritte zur Abwendung der Klage, die durch viele Instanzen bis zum Münchner Finanzgericht führten und eine ganze Schar von Anwälten aus beiden Ländern beschäftigten, wurde der Pilot schliesslich mit rund 25'000 Euro gebüsst. Dieses Urteil hätte ihn in den finanziellen Ruin getrieben. Die beiden AOPA-Verbände Germany und Switzerland wollten nicht tatenlos zusehen, wie eines ihrer Mitglieder unverhältnismässig zur Rechenschaft gezogen wird. Sie riefen eine Sammelaktion ins Leben, um dem verzweifelten Piloten nicht nur juristisch, sondern auch finanziell zu helfen. Viele AOPA-Mitglieder zeigten Mitgefühl mit dem unglücklichen Kollegen und spendeten kleinere und

grössere Beträge. Nach einem halben Jahr hat sich die stattliche Summe von 14'070 Euro angesammelt.

Dieser Erfolg hat uns alle überrascht und berührt. Es gibt sie noch, die Solidarität unter den Piloten! Wieder haben sie zusammengefunden, um einem Kollegen aus einer fatalen, behördlich verursachten Notlage zu helfen. «Alle für einen, einer für alle» hat nun auch in der Fliegerei eine neue Dimension erfahren. AOPA Germany und AOPA Switzerland danken allen Spendern für ihre Grosszügigkeit. Aber in erster Linie bedankt sich der betroffene Pilot (dieser möchte seinen Namen verständlicherweise nicht publiziert haben, was wir gerne respektieren) tief berührt vom aussergewöhnlichen Erfolg einer aussergewöhnlichen Aktion bei allen, die ihn unterstützt und damit bewiesen haben, dass wir nur zusammen stark sein können. ●



**Full service
of avionics
and instruments.**

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

AVIONITEC

Powered by **GARMIN**.

Carte blanche

Schutzkonzept bei Flügen mit Experten an Bord

Es ist ein schwieriges Unterfangen, in Zeiten von Covid19 in einem Printmedium aktuell zu sein, können sich doch die Grundlagen besonders auch für uns vonseiten SAE (Swiss Aviation Examiners) täglich verändern. Der Lock-down, den wir erlebt haben, gehört wohl zu den einschneidendsten Massnahmen, die die Welt in jüngster Zeit je erlebt hat. Und die Nachwehen werden noch lange zu spüren sein.

Philippe Hauser

Prüfungsflüge mit Flugexperten an Bord waren eigentlich nie verboten, konnten aber wegen der Einschränkungen, «keine Flüge mit nicht im gleichen Haushalt lebenden Personen zu unternehmen», nicht durchgeführt werden. Die schrittweise Lockerung erlaubte es den Flugschulen, zumindest ihren Flugbetrieb unter Berücksichtigung von Schutzkonzepten wieder aufzunehmen. Somit sind seit Mai auch Flugprüfungen wieder möglich. Obschon die Expertentätigkeit im Flugzeug an kein Schutzkonzept gebunden ist, werden die meisten Experten das



Konzept der entsprechenden Flugschule übernehmen. Für Flüge in privaten Flugzeugen entwarf die SAE ein freiwilliges Schutzkonzept, welches den Mitgliedern zugestellt wurde und primär als Gedankenanstoss dienen soll.

Schutzkonzepte hin oder her: Mit gesundem Menschenverstand und gebührender Höflichkeit sind wir wohl alle in der Lage, den Grundgedanken zur Ansteckungsverhinderung zu folgen und entsprechend auszuführen. Diesem Credo ist wohl auch das BAZL gefolgt, und hat den Expertenflügen keine Corona-Einschränkungen auferlegt. Dies ist nicht als Freipass für unbesonnene Flüge zu verstehen, sondern überträgt die Verantwortung an die Flugbesatzung. Die SAE begrüsst die uns so übertragene Freiheit, und weiss diese Eigenverantwortung auch zu schätzen. ●

« Für Flüge in privaten Flugzeugen entwarf die SAE ein freiwilliges Schutzkonzept. »

Die AOPA: Mitglied werden

Möchten Sie mit ihrem Unternehmen, Ihrer Organisation, Ihrem (virtuellen) Anlass oder Ihren Produkten rund 4'000 Leserinnen und Lesern aus der Welt der Aviatik erreichen?

Schalten Sie ein Inserat im Position Report. Kontakt und Auskünfte auf der Webseite oder unter office@aopa.ch.

Shop – bestellen Sie Online

Im Zusammenhang mit der stetigen Bemühung, die Sicherheit innerhalb der Aviatik zu verbessern, sind auch die Ansprüche an PilotInnen im Bereich des Flugfunks kontinuierlich angehoben worden. Vorläufiger Höhepunkt dieser Entwicklung ist die Einführung des obligaten «Language Proficiency Checks». Um diesen Veränderungen und den neu eingeführten Luftraumstrukturen gerecht zu werden, wurde das Lehrmittel «VFR-Voice Switzerland» entwickelt. Dieses kann un-

ter www.aopa.ch/deutsch/shop/ bestellt werden. Es überzeugt mit vielen praktischen Beispielen in englischer und deutscher bzw. französischer Voice, original Kartenmaterial aus dem VFR-Manual und der ICAO-Karte Schweiz und einem ansprechendem Layout. Neu ist auch das CBT für IFR-Voice erhältlich. Mitglieder erhalten einen Vorzugspreis.

Unterstützung bei allen Anliegen

Gerade in Zeiten wie diesen ist es für PilotInnen und Flugzeugeigentümer wichtig, mit ihren Anliegen nicht alleine zu sein. Als Mitglied der AOPA Switzerland erhalten Sie Versicherungsschutz, Rabatte – und eine Stelle, an die Sie sich mit Ihren Anliegen wenden können.

Anmeldungen können per Webseite www.aopa.ch, per Mail (office@aopa.ch) und per Telefon 044 450 50 45 getätigt werden.



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



« Gerade in Zeiten wie diesen ist es für PilotInnen und Flugzeugeigentümer wichtig, mit ihren Anliegen nicht alleine zu sein. Als Mitglied der AOPA Switzerland erhalten Sie Versicherungsschutz, Rabatte - und eine Stelle, an die Sie sich mit Ihren Anliegen wenden können. »

Mitgliederinserate

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

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

Regeln für Gratisinserate

Dieses Gratisangebot für Mitglieder gilt wie folgt: maximal zwei Inserate pro Ausgabe mit maximal fünf Textzeilen für Inserate ohne Bild und maximal zehn Textzeilen für Inserate mit Bild. Bilder sind immer kostenpflichtig. Die einmalige Publikation eines Bildes kostet CHF 33.–

inkl. MWST. Der fällige Betrag wird Ihnen in Rechnung gestellt.

Das Kleingedruckte: Die Inserate müssen mit Vornamen, Namen, AOPA-Nummer sowie Telefonnummer, E-Mail-Adresse oder Postadresse versehen sein. Keine Chiffre-Inserate, keine Geschäftsanzeigen und nur Anzeigen, die mit Luftfahrtmaterial (Charts, Bücher etc.), Jobs (Angebote oder Gesuche) oder GA-Flugtourismus zu tun haben. Wir können keine Garantie für Platzierung und Erscheinungszeitpunkt geben. Es gibt kein «Gut zum Druck», der Text wird so publiziert, wie ihn das Mitglied aufgibt. Es gilt «Selbstbedienung». Telefonische Aufträge oder E-Mails können für Gratisinserate nicht berücksichtigt werden.

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 non-stop. 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). roisière 135 à 140 kts à 65%. Prévu de faire un upgrade de l'avionique pour IFR. Pour toute question : 078 878 2901.

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.

Fliege einen President

Fliege den Presidenten 200PS, Reisegeschwindigkeit 260 Km/h, 4 Sitzplätze, plus 1 Kindersitz, Gesamtstunden = 1700 h, Verstellpropeller integrierter Long Range Tank für eine Reichweite bis 6 ½ Flugstunden, grosse Zuladung, edle Ausstattung, Top Zustand, sehr gut gewartet, immer hangariert, sehr gute Verfügbarkeit. Standort Birrfeld. Kontakt unter 077 406 30 20 (bis 19.7.2020).

Zu verkaufen: EASA/FAA Licenses VFR/IFR

EASA: Jahrescheckflüge, Einweisungen, Umschulungen. FAA: Flight Review (BFR), Instruction SEP VFR/IFR (GTN 650/750/G1000) – FAA and TSA approved. Raum Basel – Birrfeld – Zürich. Kontakt: paul.philips@bluewin.ch, 079 285 46 60, www.flyabc.ch (bis 30.6.2020).
