



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Ausgabe 277 – Juli 2021

Laurent Schuler berichtet über
seinen Weg zur PPL-IR ab Seite 12

Bild: Laurent Schuler

« Mit grosser Genugtuung absolvierte ich meinen ersten Solo IFR-Flug Richtung Venedig mit einer grandiosen Überquerung der Alpen von Nord nach Süd in FL 140 mit Teilen in IMC. »



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: Generalversammlung 2021	8
Fachinformationen der AOPA: Luftraum Zürich	9
Porträt: My Way to PPL-IR	12
Fliegerisches aus der Schweiz: Willkommen Do 27	18
IAOPA: Positionspapier gegen Luftraumsperrungen	20
International News	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 & E-Ausgabe:

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.



« Der Transport der Do 27 war ganz in der Linie der früheren Flüge der Do 27: Spektakulär. Anders als die früheren Flüge fand sich die Do 27 aufgehängt an einem Helikopter, von dem bei prächtigem Wetter 'überflogen' wurde. »

Der Bericht zur Do 27 V 601 ab Seite 19



Editorial

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

«Slow down» gilt nicht für die Luftfahrt im Allgemeinen oder gar die General Aviation im Speziellen. Im Gegenteil: Corona hat auch in diesen Gebieten zu einer Flut von Regeln, Massnahmen und Empfehlungen auf nationaler und internationaler Ebene geführt, die oft zu mehr Verwirrung statt zur Beruhigung beigetragen haben. Politisch ist, was die Luftfahrt betrifft, im Moment besonders viel «Feuer im Dach». Die Ablehnung des CO₂ Gesetzes in der Volksabstimmung hat letztlich nur Verlierer hinterlassen: Diejenigen, die alles Mögliche regeln wollten, diejenigen, für die das zu wenig weit ging und dann diejenigen, denen schon wenig zuviel ist. Wie die Lösung zu diesem Scherbenhaufen aussehen wird, ist die grosse Unbekannte, die einer mehrheitsfähigen Antwort bedarf. Wir werden uns auf jeden Fall weiterhin dafür einsetzen, dass nicht Symbolpolitik auf Kosten der Luftfahrt betrieben wird, sondern effektive Massnahmen in Angriff genommen werden, um die anstehenden Probleme zu lösen.

Aufgrund der durch die Covid-19-Pandemie weiterhin gültigen Einschränkungen mussten auch dieses Jahr die meisten Anlässe virtuell durchgeführt oder verschoben werden. Die Situation entwickelt sich zwar dank der sommerlichen Wärme und im Gange befindlichen Impfkampagne zum Guten, indem die Krankheitsfälle abnehmen, aber aus dem Schneider sind wir leider aufgrund der unerwartet heftig wirkenden Varianten nicht. Wir sind ja schon beim Buchstaben D angelangt, ohne dass ein Ende abzusehen ist. Trotzdem blicken wir zuversichtlich in die Zukunft und hoffen, dass wir uns schon bald wieder



persönlich begegnen und gemeinsam fliegerisch unterwegs sein können. «Wir können den Wind nicht ändern, aber wir können die Segel richtig setzen»: Dieser oft Aristoteles zugewiesene Leitgedanke passt sehr gut zu unserer Arbeit im Jahr 2021.

Herzlichen Dank allen Mitgliedern, die ihre Stimme an der virtuellen Generalversammlung 2021 abgegeben haben. Wir hatten die höchste Anzahl Stimmen seit vielen, vielen Jahren zu verzeichnen. Das so von den Mitgliedern zum Ausdruck gebrachte Interesse und vor allem die einmütige Unterstützung zu den Traktanden hat uns enorm gefreut. Weiter gratuliere ich herzlich Patricia Siebenmann und Luca Milesi für deren Wahl in den Vorstand der AOPA Switzerland und danke ihnen sowie den bisherigen Mitgliedern Roland Kaps, Vizepräsident, und Peter Jurt für deren grosses Engagement. Ebenso wurde an der Generalversammlung Philippe Hauser für seinen mit grossem Engagement geführten Einsatz für die AOPA Switzerland gedankt.

Wer sich ebenfalls engagieren möchte: Anmeldungen für Neumitglieder oder für den Newsletter nimmt die AOPA Switzerland gerne entgegen unter www.aopa.ch oder per Mail an office@aopa.ch.

**Daniel Affolter, Präsident des Vorstands
der AOPA Switzerland**

News & Veranstaltungen

Neue Mitglieder im AOPA Switzerland-Vorstand

Mit Patricia Siebenmann und Luca Milesi sind zwei neue Mitglieder im Vorstand tätig. Sie werden mithelfen, die Arbeit für Pilotinnen und Piloten und Flugzeugeigentümerinnen und -eigentümer kräftig zu unterstützen und voranzutreiben.

1. bis 7. August: AOPA Flugsicherheitstraining Eggenfelden – ausgerichtet von AOPA D-A-CH

Das Flugsicherheitstraining in Eggenfelden kann in diesem August wieder stattfinden. Einzige Bedingung: die Einhaltung von Hygienemassnahmen, über die die Teilnehmenden orientiert werden. Das Flugsicherheitstraining wird von AOPA D-A-CH ausgerichtet. «Durch die Nähe der Alpen ist das Highlight die Alpeinweisung durch ortskundige Lehrer. Für Fortgeschrittene werden auch interessante Flüge mit Alpenüberquerungen nach Venedig, Slowenien, Kroatien als Tagesausflüge angeboten. Am Boden steht ein Simulator für SEP IR, VFR mit versierten Lehrern zur Verfügung. Ein weiterer Schwerpunkt des Trainingscamps ist der Lehrgang 'Gefahrenweisung' in Theorie und Praxis. Denn der beschleunigungsbedingte Strömungsabriss und das anschliessende Trudeln kann jedem passieren», so ein Auszug der Trainingsbeschreibung. Interessierte können sich anmelden unter: <https://aopa.de/event/flugsicherheitstraining-eggenfelden>.

2021: Fly-Out nach Russland erneut verschoben

Leider muss das Fly-Out nach Russland erneut verschoben werden. Die aktuelle Pandemie sowie politische Gründe stellen die Planungssicherheit infrage. Die AOPA Switzerland wird aber nicht locker lassen und hofft auf eine bessere



Patricia Siebenmann

Ausgangslage im kommenden Jahr. Wir beabsichtigen, dieses Jahr in der Woche vom 30. August dennoch ein Fly-Out in ähnlichem Rahmen wie letztes Jahr durchzuführen. Wir halten Sie per Mail dem Laufenden.

Vorankündigung: Generalversammlung 2022

Die Chancen auf eine der beliebten Zusammenkünfte auf einem Schweizer Flugplatz stehen für die Generalversammlung 2022 gut. Wir alle würden uns freuen, bei Speis, Trank und fliegerischen Aktivitäten zusammenzukommen. Notiert Euch daher bereits jetzt das provisorische Datum vom 11. Juni 2022 für die 58. Generalversammlung der AOPA Switzerland.

Flugplatz Sternenfeld: ein Stück Luftfahrtgeschichte

Das Museum Birsfelden lässt die Geschichte des ersten Basler Flugplatzes aufleben: In einer Ausstellung wird die bewegte Geschichte des Flugplatzes Sternenfeld nachgezeichnet. Der Flug-



Luca Milesi



Flugplatz Sternfeld

Bild: Birsfelder Museum

platz direkt am Rhein war während 30 Jahren, von 1920 bis 1950, in Betrieb.
Informationen: www.birsfeldermuseum.ch.

Nachhaltige Luftfahrt dank Digitalisierung

In einem Gastkommentar in der Neuen Zürcher Zeitung erläutert der Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL), Christian Hegner, welche Chancen die Digitalisierung bietet, insbesondere für zukunftsfähige Lösungen für mehr Nachhaltigkeit. Unter anderem habe das Flugverkehrsmanagement der unbemannten Luftfahrt grosses Potenzial.

Der ganze Artikel kann online gelesen werden: www.nzz.ch/meinung/die-digitalisierung-wird-der-luftfahrt-den-weg-weisen-ld.1613186.

«Die Menschen wollen wieder fliegen»

Der Airbus-Konzern verkündete im Frühsommer eine positive Prognose: Der Markt für Verkehrsflugzeuge werde bereits zwischen 2023 und

2025 wieder das Niveau der Zeit vor der Covid-19-Pandemie erreichen. In aktuellen Medienberichten ist Airbus-CEO Guillaume Faury überzeugt: «Die Menschen wollen wieder fliegen.» Wer es sich leisten könne, gar komfortabler als zuvor.

Drohnen: Mehr heikle Situationen gemeldet

Im Rettungswesen, in der Landwirtschaft und im Transportsektor kommen zunehmend Drohnen statt Helikopter oder Lastwagen und Autos zum Einsatz. Der steigende Gebrauch führt zu heiklen Situationen in der Luft. Pro Woche wird ein gefährlicher Vorfall gemeldet. Zwischen 2018 und 2020 erteilte das Bazl gesamthaft rund 200 Bewilligungen für Drohnen der verschiedenen Kategorien. Für das laufende Jahr rechnet das Amt mit 85 neuen Bewilligungen.

57. Generalversammlung

Auch 2021 führte die AOPA Switzerland eine Generalversammlung durch. Aufgrund der Covid-19-Regelungen fand sie zum zweiten Mal in Folge virtuell statt.

Zwei neue Vorstandsmitglieder sind neu mitverantwortlich für die Leitung der Geschicke der AOPA Switzerland: Patricia Siebenmann und Luca Milesi wurden an der Generalversammlung in den Vorstand gewählt. Die AOPA Switzerland verdankte die Bereitschaft zum Engagement für die Luftfahrt im Allgemeinen und die General Aviation im Besonderen.

Kenntnisse von Jungpilotinnen und -piloten

Als langjähriger AOPA Liaison Officer am Flughafen Lugano kennt Luca Milesi die Arbeit für die AOPA Switzerland aus erster Hand. Wie Patricia Siebenmann zum Fliegen gekommen ist, lässt sich im Position Report 276 vom März nachlesen. Zusätzlich zu ihren Qualifikationen bringt Patricia Siebenmann Kenntnisse der Jungpilotinnen und -piloten und der weiblichen Piloten ein. Wiedergewählt wurden als Präsident Daniel Afholter und als Vorstandsmitglied Peter Jurt.

«*Chancen, auf kommende Aktivitäten vor Ort.*»

Angenommen wurde neben der Jahresrechnung 2020 zudem eine Statutenänderung, die es erlaubt, z.B. den Versand der Einladung zur Generalversammlung per E-Mail statt ausschliesslich postalisch vorzunehmen – im Jahr 2021 eine wichtige und nötige Anpassung.

Die diesjährige Generalversammlung wurde aufgrund der im Juni noch gültigen Covid-19-Beschränkungen und der unsicheren Lage bei der Planung virtuell durchgeführt. Im Sommer und im kommenden Jahr stehen die Chancen auf Aktivitäten vor Ort, etwa dem FSS oder der 58. GV, derzeit wieder gut: bestenfalls ergänzt mit virtuellen Möglichkeiten wie Webinars und Streamings. ◆

Fachinformationen der AOPA

Redesign Luftraum Zürich

Text: Philippe Hauser, Geschäftsführer und Roland Kaps, Vizepräsident AOPA Switzerland

Zugegeben: Einen Schönheitspreis gewinnt der heutige Luftraum von Zürich nicht, der viele kleine TMA-Sektoren mit zum Teil komplizierten Ausmassen aufweist. Allerdings hat dieser Luftraum seine Aufgabe bis heute gut und recht wahrgenommen. Auf der anderen Seite stellen die Luftraumverletzungen des Sichtfluges eine Gefahr dar, die es zu bekämpfen gilt. Mit einer Vereinfachung des bestehenden Luftraumes glaubt man, diesem Problem Herr zu werden

(wir sind da etwas anderer Meinung). In den letzten Jahren wurden zwei Anläufe zur Vereinfachung unternommen, die beide ergebnislos verliefen, weil das Aufwand-Nutzen-Verhältnis nicht stimmte.

Luftraumspezialistinnen und -spezialisten beigezogen

Die Swiss, die Flughafen Zürich AG und Skyguide sind mit der heutigen Situation alles andere als glücklich und fordern einen dritten Anlauf. Diesmal hat das BAZL die Führung inne und versucht nun, den Luftraum mithilfe von Luftraumspezia-



Einen Schönheitspreis gewinnt der heutige Luftraum von Zürich nicht, der viele kleine TMA-Sektoren mit zum Teil komplizierten Ausmassen aufweist. Allerdings hat dieser Luftraum seine Aufgabe bis heute gut und recht wahrgenommen.

Bild: Unsplash / Erdem Bileg

listen der Skyguide pragmatisch zu verändern. Im Frühling 2019 wurde ein neuer Luftraum präsentiert, der schon fast wissenschaftlich auf dem Reissbrett entworfen wurde. Dabei haben die Spezialisten einerseits die Vorgaben von ICAO benützt, andererseits aber auch hausgemachte Richtlinien des BAZL angewandt, zu denen wir damals allerdings nie Stellung beziehen konnten. Mittlerweile hat das sogenannte Bufferkonzept im Entwurf der 'Airspace Design Principles Switzerland' des BAZLs Eingang gefunden, nur entbehrt es unseres Erachtens jeglicher internationalen Grundlagen von ICAO und/oder EASA. Zudem wirkt es unpassend, wenn Designprinzipien, die lediglich im Entwurfsstadium vorhanden sind, bereits auf konkrete Luftraum-

gestaltungen angewandt werden. Dahingehend hat sich die AOPA Switzerland einerseits in den Workshops zum Redesign wie auch Anfang Jahr in der Vernehmlassung zu den Airspace Design Principles geäussert.

Eine frühe Entwurfsvariante des TMA-Designs, die seitens BAZL und Skyguide als Diskussionsgrundlage angeschaut wurde, hatte es aber in sich. Die Untergrenzen vieler TMA-Sektoren kamen auf 3'500 ft zu liegen. So auch über dem Flugplatz Buttwil, dessen Voltenhöhe ebenfalls auf 3'500 ft verläuft. Mit jedem Fuss höher hätte der Pilot auf der Buttwiler-Volte eine Luftraumverletzung begangen. Aber gerade dies will man ja mit einer neuen TMA verhindern!



**Full service
of avionics
and instruments.**

Avionitec AG

General Aviation Center

8058 Zurich-Airport

+41 43 816 44 39

info@avionitec.ch

2540 Grenchen-Airport

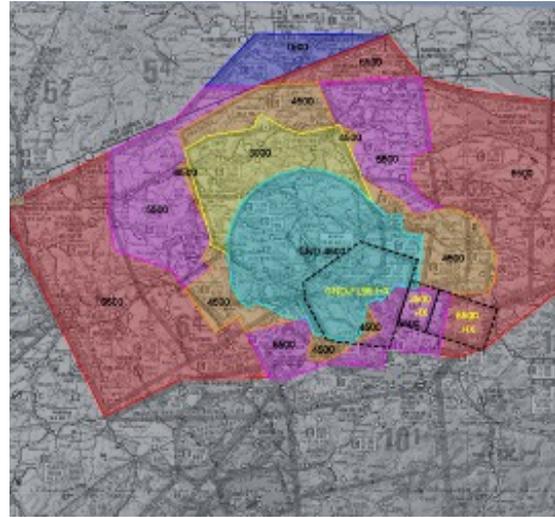
+41 32 652 41 61



AVIONITEC

Powered by **GARMIN**.

« Es müssen jedoch noch vier Problemfelder im Design berücksichtigt werden: dies betrifft einerseits die Flugfelder Speck-Fehraltaldorf und Winterthur, den Flugbetrieb ab Dübendorf sowie die für Hängegleiter wichtige Region Üetliberg. »



**Darstellung Luftraumstruktur
inkl. Dübendorf V3.1 (LSZH HX off)**

Ende Mai wurde dem Kernteam, in dem die AOPA Mitglied ist, zum Redesign die auch jüngst publizierte Version 3.1 vorgestellt*. Sie berücksichtigt wesentliche frühere Kritikpunkte und hebt einige stark abgesenkte Untergrenzen (im Vergleich zu Version 2.0 aus 2019) wieder an. Es müssen jedoch noch 4 Problemfelder im Design berücksichtigt werden: dies betrifft einerseits die Flugfelder Speck-Fehraltaldorf und Winterthur, den Flugbetrieb ab Dübendorf sowie die für Hängegleiter wichtige Region Üetliberg. Lösungsmöglichkeiten hierzu sollen mit den lokalen Vertretern besprochen werden. Zudem sind einige «Glättungen» an den Sektorgrenzen noch ausstehend. In unserem Sinne wie auch dem der anderen GA-Verbände, sollen diese Bereinigun-

gen primär «nach innen» erfolgen, so dass in diesen Übergangsbereichen die Sektoren mit der tieferen Untergrenze verkleinert werden.

Ab Herbst 2021 sollen während rund einem Jahr umfassende Safety Assessments stattfinden, bei denen der neue Luftraum auf seine Sicherheit und Stabilität überprüft wird. Wir begleiten auch diese nächsten Schritte und bringen die Anliegen der GA aktiv ein. ◆

* Mitteilung auf BAZL-Homepage zum Redesign Luftraum Zürich (inkl. Präsentation): <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/sicherheit/infrastruktur/flugplaetze/landesflughafen/flughafen-zuerich/tma-redesign-zuerich.html>

My way to PPL-IR

Text: Laurent Schuler, AOPA-Mitglied 6300

Alles begann im Februar 2019, als ich einen kleinen Flug machen wollte, um den Motor laufen zu lassen und die Batterie zu laden, da unsere ehrwürdige CESSNA 182 den ganzen Winter nicht aus dem Hangar gekommen war. Kurz nach dem Start sah ich, wie der Öldruck in den roten Bereich fiel. Ich habe sofort umgedreht und landete gleich wieder. Die Diagnose war eindeutig: Späne im Motorenöl verdammt unseren 6-Zylinder Continental.

«*Seit die EASA-Vorschriften in Kraft getreten sind, ist die IR-Ausbildung zugänglicher geworden.*»

Was sollten wir mit unserem Flugzeug machen? Verkaufen wir es so, wie es ist, oder machen wir es wieder flugtauglich? Ich war eher für die zweite Option, in Anbetracht der guten und treuen Dienste dieser Maschine, die uns insbesondere bei mehreren Fly-Outs der AOPA zu entfernten Zielen geführt hatte (Irland, Portugal, Nordkap, etc.). Schnell kam mir eine Idee: Warum nicht einen Gang höher schalten? Wäre ein neuer Motor nicht eine Bereicherung für den einmotorigen Instrumentenflug?



Seit die neuen EASA-Vorschriften in Kraft getreten sind, ist die IR-Ausbildung zugänglicher geworden, GPS scheint die Verfahren vereinfacht zu haben und moderne Avionik ist preiswerter. Der Entscheid ist gefallen!

CB-IR-Lizenz für «Competence Based» Instrument Rating

Also beginne ich neue Ausbildung zur Erlangung einer CB-IR-Lizenz, dem 'Competence Based Instrument Rating'. Schnell stiess ich auf ein erstes Hindernis: Die verschiedenen Schulen in der Region nennen mir einen exorbitanten Preis für die theoretische Ausbildung. Man muss jedoch die theoretischen Prüfungen bestehen, um die praktische Ausbildung zu beginnen. Dann schlug mir ein gut informierter Bekannter vor, die Theorie im Ausland zu absolvieren.

Diplome, die in einem EASA-Land erworben wurden, werden von der Schweiz automatisch anerkannt, sofern sie die Anforderungen dieser Organisation vollständig erfüllen. Einige Recherchen im Internet führten mich zum Institut Mermoz in Paris: Kosten für die CB-IR-Ausbildung:

« *Diplome, die in einem EASA-Land erworben wurden, werden von der Schweiz automatisch anerkannt.* »

€1'400.– inklusive Ausrüstung und obendrein bietet die Schule einen Rabatt für AOPA-Mitglieder!

Die Schulung beginnt mit einem eineinhalbtägigen Seminar vor Ort. Ich habe gerade noch Zeit, mich zu registrieren, und ein paar Tage später sitze ich im TGV nach Paris. Die Kurse am Merzoz-Institut lassen vermuten, dass die theoretische Ausbildung relativ einfach ist. Während dieser Schulung werden die verschiedenen Themen, die Fragen im Zusammenhang mit der Prüfung und die Anforderungen der Ausbildung schnell durchgesprochen, insbesondere die Tatsache, dass der Schüler nach dem ersten Kurs 18 Monate Zeit hat, seine Ausbildung abzuschließen. Dann muss man zu Hause vor dem Computer mit zwei Theoriebüchern von je 350 Seiten arbeiten! Wenn die sieben Prüfungen nicht innerhalb von 18 Monaten bestanden werden, muss man wieder von vorne anfangen!

Ich habe schnell gemerkt, dass neben der Theorielektüre, die schon gut Zeit in Anspruch nimmt, eine weitere Herausforderung hinzukommt: man muss die Antworten auf 2400 Multiple-Choice-Fragen mehr oder weniger auswendig

lernen. Die Tests sind so aufgebaut, dass man meiner Meinung nach alle Fragen und deren Antworten gut kennen muss, um erfolgreich zu sein. Das liegt zum einen an der begrenzten Zeit, die den Kandidaten zur Beantwortung zur Verfügung steht (etwa anderthalb Minuten pro Frage), zum anderen an der Formulierung der Fragen und der Antworten, die manchmal besonders knifflig sind.

Die Schule stellt eine Datenbank mit Fragen zur Verfügung, die zwar nicht vollständig, aber ausreichend versorgt ist, um den Erfolg zu sichern, wenn alle Fragen bekannt sind. Die Prüfung ist bestanden, wenn der Kandidat 75 % oder mehr richtige Antworten erreicht.

CB-IR: 7 Bereiche

Für das CB-IR gibt es 7 Teilgebiete, von denen das schwierigste Meteorologie ist. Allein in der Datenbank sind nicht weniger als 800 Fragen enthalten... Um die Prüfung ablegen zu können, muss man Probeprüfungen bestehen, die von der Schule organisiert werden, die dann für jeden Bereich ein Eignungszertifikat ausstellt, mit dem man sich für die Prüfungssession anmelden kann. In Frankreich war es nicht möglich, mehr als vier Prüfungen pro Sitzung abzulegen.

Ich war persönlich überrascht, wie viel Arbeit das Bestehen dieser Prüfungen erfordert. Die veranschlagte Zeit der theoretischen Ausbildung beträgt 120 Arbeitsstunden. Ich persönlich denke, dass ich locker das Doppelte an Zeit verbraucht habe, da die Menge des Materials so wichtig ist. Ich habe jedoch eine komplette Universitätsausbildung, einen schwer zu erwerbenden Berufsabschluss und mehrere fortgeschrit-

tene Abschlüsse. Das bedeutet, dass ich einige Erfahrung mit Prüfungen und Fortbildungen habe.

Nach drei Prüfungssitzungen, viel Stress und ein bisschen Glück bekam ich im August 2020 end-

lich ein schönes Zertifikat von den französischen Behörden, das mir bestätigte, dass ich die Anforderungen der CB-IR-Theorieprüfung erfüllt hatte. Gleichzeitig musste ich noch eine Radiotelefonie IR-Prüfung ablegen, eine Schweizer Besonderheit. Glücklicherweise erklärte sich



J E T & P R O P
H I S T O R I C F L I G H T
M A I N T E N A N C E



Unser Mai
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

« Aufgrund der aktuellen Pandemie fand mein Training hauptsächlich in der Schweiz statt. »

der Aéroclub de Genève bereit, einen privaten Kurs zu organisieren und meine Anmeldung zur Prüfung zu unterstützen. Dafür möchte ich mich bei ihnen bedanken!

Bevor ich mit der praktischen Ausbildung begann, musste ich noch die Avionik unseres Flugzeugs aufrüsten. Nach vielen Recherchen und Ausschreibungen in der Schweiz und im Ausland haben wir uns entschieden, diesen Umbau in Lommis von einem spezialisierten Unternehmen durchführen zu lassen, das uns unserer Meinung nach das beste Verhältnis zwischen Preis, Garantien und dem Fehlen von administrativen Schwierigkeiten bot. Kuerzi Avionics AG hatte gerade einen ähnlichen Umbau an einer anderen Cessna durchgeführt und verfügte daher über die richtigen Voraussetzungen, um ein

GPS hinzuzufügen, den Autopiloten auszutauschen und zwei G5 in unser Flugzeug einzubauen.

Das Flugzeug wurde für zwei Monate grounded und während dieser Zeit begann ich mein Simulatortraining in Genf, nachdem ich einen Fluglehrer und eine Schule gefunden hatte, die zu stimmten, mich an meinem eigenen Flugzeug trainieren zu lassen. Der Simulator lehrt einen schnell Bescheidenheit: Die Anfänge sind schwierig; der künstliche Horizont geht in alle Richtungen, sobald man auf ein anderes Instrument schaut, so dass man sich nicht vorstellen kann, was passiert, wenn man das Funkgerät manipulieren muss, um eine Frequenz zu ändern! Mein Hemd ist ganz nass geworden.

An einem schönen Tag im Januar 2020 konnte ich endlich unsere Cessna wieder in Empfang nehmen und sie mit ihrer modernisierten Instrumentierung zurück nach Lausanne bringen. Ich hatte die Möglichkeit, mein Flugtraining mit ein bis zwei Flügen pro Woche zu absolvieren, manchmal unter schwierigen Wetterbedingun-

aintenance 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 und Stahlrahmenbauweise. Selbstverständlich betreuen wir auch moderne Flugzeuge wie Cessna, Mooney oder Spezialmaschinen.

Wir übernehmen auch Inspektionen, Inspektionskontrollen LTA's, SB's aber auch Modifikationen oder Upgrades in den Händen, denn es liegt uns am Herzen genau wie Sie vorbei oder schreiben Sie uns, wir freuen uns die nächs-

gen. Ich musste lernen, das GPS zu beherrschen, die Voice zu perfektionieren, Verfahren der IFR-Abflüge und Flugregelwechsel nach einem Start von einem VFR-Flugplatz zu managen, Anflüge zu planen, das Cockpit vorzubereiten, IFR-Flugpläne einzureichen, usw.

Aufgrund der aktuellen Pandemie fand mein Training hauptsächlich in der Schweiz statt, aber wir hatten trotzdem einen intensiven Trainingstag und besuchten nicht weniger als fünf Flugplätze im benachbarten Frankreich, ganz abgesehen von einem Anflug in Basel und einem in Genf. Diese 7:30 IFR an einem Tag werde ich immer in Erinnerung behalten.

40 Stunden IR-Schulung

Nach 40 Stunden IR-Training habe ich Anfang Mai, knapp zwei Jahre nach Beginn der theoretischen

Ausbildung, meinen Initial Skill Test CB-IR bestanden. Die Prüfung ist schwierig: die Toleranzen sind gering und man muss immer sehr vorsichtig sein! Mit grosser Genugtuung absolvierte ich dann Anfang Juni meinen ersten Solo IFR-Flug in Richtung Venedig mit einer grandiosen Überquerung der Alpen von Nord nach Süd in FL 140 mit Teilen in IMC.

Wie kann ich auf dieses Training zurückblicken? Vor allem ist es anspruchsvoll, und das trotz der modernen Instrumentierung, von der wir heute profitieren können: auch mit einem sehr genauen GPS, das zudem schnell und mit einer ziemlich intuitiven Schnittstelle ausgestattet ist sowie einem leistungsstarken Autopiloten, ist der IFR-Flug anspruchsvoller als das, was ich mir vorgestellt habe, bevor ich mich auf diese Ausbildung einliess.

Luftfahrzeuge sind bei
uns **sicher** versichert.

Offizieller Versicherungspartner der AOPA



glaussen + partner
Luftfahrt

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

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

Während des Fluges ist man auf den gleichen Frequenzen wie die Verkehrsflugzeuge. Die Toleranzen sind gering: Sobald man nicht die erforderliche Höhe oder den Kurs einhält, wird man vom Controller zur Ordnung gerufen! Sie befinden sich in einer Welt der Profis und müssen sich auch wie einer verhalten. Strenge und Disziplin sind gefragt, viel mehr als im VFR-Flug.

Dann bedeutet IFR-Flug nicht, dass Sie durch alle Wetterbedingungen fliegen können. Ich fliege eine bescheidene Cessna, die weder eine Druckkabine noch eine Enteisungsanlage hat.

Man muss sich also des Risikos der Vereisung bewusst sein und das Flugzeug und die Ausrüstung gut managen: Ein einfaches Versehen wie eine nicht eingeschaltete Pitotrohrheizung kann desaströse Folgen haben, wenn man sich in den Wolken befindet. In IMC zu fliegen bedeutet auch, unter Wetterbedingungen zu fliegen, die man als VFR-Pilot normalerweise nicht vorfindet. Hier gibt es eine ganze Welt zu lernen. Die Investition war beträchtlich, sowohl finanziell als auch zeitlich, aber sie ist es definitiv wert. Es eröffnet neue Perspektiven für Langstreckenflüge ins Ausland und auch eine grössere, aber nicht absolute Sicherheit, am Zielort ankommen und abreisen zu können, wann man will.

Eine zweite Pilotenausbildung

Mein Fluglehrer sagte mir, dass die IFR-Lizenz eine Art zweite Pilotenausbildung sei, die genauso viel Engagement erfordere wie die Basislizenz. Er lag definitiv nicht falsch. Aber das Ergebnis ist so gut, wie ich es erwartet habe, und ich bereue den Aufwand nicht.

Allen, die sich für die IR-Ausbildung interessieren, empfehle ich die Dokumentation auf der Website des Vereins PPL-IR (www.pplir.org), in dem Piloten der allgemeinen Luftfahrt mit IR-Li-



zenz zusammengeschlossen sind. Sie finden hier alle Informationen, die Sie für den Erwerb der IR-Lizenz benötigen, sowie praktische Tipps und Video-Tutorials. Abschliessend möchte ich mich bei meinem Fluglehrer, François Cottier, für seine Geduld und die Qualität seines Unterrichts bedanken, sowie bei der Avilu-Schule in Lugano und Zulu Flight Training in Genf für die Bereitstellung des Simulators! ◆

Fliegerisches aus der Schweiz

**Willkommen
Do 27 beim
Fliegermuseum
Altenrhein FMA.**

Bild: FFA Museum / Facebook



Willkommen Do 27 beim Fliegermuseum Altenrhein FMA

Text: Daniel Affolter, Präsident AOPA Switzerland

Die von der Luftwaffe seit 2008 ausgemusterte Do 27 V-601 ist mit der Reise vom Flugplatz Dübendorf zu ihrer neuen Eigentümerin, dem Fliegermuseum Altenrhein FMA, auf dem Flugplatz SG Altenrhein aus dem Dornröschenschlaf er wacht. Bei der HFM Historic Flight Maintenance erwartet sie nun eine Generalüberholung, anschliessend eine BAZL Inspektion und dann eine neue Zukunft als fliegendes historisches Flugzeug bei den FMA Flyers. Bis es soweit ist, wird noch eine gewisse Zeit ins Land gehen.

«Der Transport der Do 27 war ganz in der Linie der früheren Flüge der Do 27: Spektakulär.»

Der Transport der Do 27 war ganz in der Linie der früheren Flüge der Do 27: Spektakulär. Anders als die früheren Flüge, fand sich die Do 27 aufgehängt an einem Helikopter, von dem sie am Dienstag, den 2. Juni 2021 bei prächtigem Wetter «überflogen» wurde. Empfangen wurde sie von den Vertretern des FMA, die sich glücklich schätzen, die Do 27 in den Reihen des FMA zu wissen.

«In der Schweizer Luftwaffe waren seit 1958 sieben Do 27 im Einsatz.»

In der Schweizer Luftwaffe waren seit 1958 sieben Do 27 im Einsatz. Heute befindet sich keine flugfähige Do 27 in der Schweiz. Die Do 27 wurde von der Schweizer Luftwaffe als Verbindungs- und Aufklärungsflugzeug eingesetzt. Dank den besonderen Fähigkeiten als STOL (Short Take of and Landing) Flugzeug und der sehr tiefen Geschwindigkeit, mit der sie fliegen kann, konnte sie in sonst nicht erreichbaren Gebieten, vor allem in den Alpen und für Luftaufnahmen eingesetzt.

Dem breiten Publikum ist die Do 27 vor allem durch den Einsatz von Prof. Grzimek in Afrika berühmt geworden. Wer hat sie nicht in der Fernsehserie von Prof. Grzimek mit dem Titel «Serengeti darf nicht sterben» gesehen. Beeindruckend war, dass Prof. Grzimek selber geflogen ist. Dadurch ist sie nicht nur in Europa, sondern auch in Afrika geflogen, und wurde somit auch auf dem afrikanischen Kontinent bekannt.



Positionspapier gegen Luftraumsperrungen

IAOPA Europa veröffentlichte jüngst ein Positionspapier gegen Luftraumbeschränkungen zugunsten der Drohnen und fordert alle Mitgliedstaaten auf, die GA nicht zum Nutzen von Drohnenbetreibern zu diskriminieren.

«Der Begriff des U-Space [...] bezeichnet eine Sammlung digitalisierter und automatisierter Funktionen und Prozesse, die zum Ziel haben, der steigenden Zahl ziviler Drohnenoperationen einen sicheren, effizienten und fairen Zugang zum Luftraum zu gewähren.»

So beschreibt das BAZL [<https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/gutzuwissen/drohnen/wichtigsten-regeln/uspacespace.html>] die hehre Absicht, wie sie verschiedentlich geäußert wird. Oft wird auch von Integration der Drohnen in den bestehenden Luftraum und dessen Management gesprochen, was die AOPA durchaus unterstützt. Der «faire Zugang zum Luftraum» hat sich in der neuesten Verordnung zum U-Space jedoch ins Gegenteil verkehrt: bemannte Luftfahrt ist dort nicht erwünscht und wird ausgegrenzt.

Die EASA und die EU-Kommission mussten diese Verordnung innerhalb eines unrealistisch kurzen Zeitrahmens erstellen, weshalb viele technische und betriebliche Details ungelöst blieben. Aufgrund des Fehlens gemeinsamer Luftverkehrsregeln oder validierter «detect-and-avoid»-Lösungen wird in der Verordnung ein Konzept der dynamischen Luftraumrekonfiguration vorgeschlagen, das als vorübergehende Änderung des U-Space-Luftraums definiert ist, indem dessen geographische Ausbreitung angepasst wird. Es bleibt den Mitgliedstaaten überlassen zu entscheiden, welche Massnahmen sie ergei-

fen und wie sie den U-Space-Luftraum gestalten. Dies bedeutet, dass innerhalb der EU unterschiedliche Regeln gelten können – ohne einen klaren, harmonisierten Ansatz.

Drohnen erhielten Vorrang

Bislang ist noch nicht bekannt, wie U-Space praktisch umgesetzt werden kann. Im Moment scheint die einzig mögliche Zwischenlösung ein separater Luftraum zu sein – eine Lösung, die das Sicherheitsrisiko und die damit verbundenen Betriebsunterbrechungen nicht unbedingt entschärft. So hat beispielsweise in den letzten Jahren die Zahl der Luftraumverletzungen deutlich zugenommen, was hauptsächlich auf die Komplexität des europäischen Luftraums zurückzuführen ist.

Dänemark hat bereits versucht, einen eingeschränkten Luftraum zu implementieren – die nationalen Behörden beschlossen, Drohnen den Vorrang zu geben, ohne Rücksicht auf die negativen Auswirkungen, die ihre Entscheidung auf die Allgemeine Luftfahrt (GA) haben würde. Während dieser Versuch von den dänischen Behörden gestoppt wurde, verfolgte Spanien einen ähnlichen Ansatz und definierte den U-Space als separaten Luftraum für die ausschliessliche Nutzung durch Drohnen. Die anderen Mitgliedsstaaten haben noch nicht entschieden, wie sie mit dieser Angelegenheit umgehen.



Die IAOPA fordert alle Mitgliedstaaten auf, die GA nicht zugunsten von Drohnenbetreibern zu diskriminieren.

Bild: Unsplash / Julian Hochgesang

Ein separater Luftraum für U-Space ist diejenige Option, die von der IAOPA am meisten abgelehnt wird. Dies würde nicht nur zur Implementierung von Flugbeschränkungsgebieten führen, sondern würde auch die primären Ziele des U-Space verletzen: die gemeinsame Nutzung des Luftraums und die sichere und faire Integration von Drohnen.

Alternative Lösungen: menschliche Luftraumbeobachter und Transponder

Bei der Definition von U-Space können die nationalen Behörden zwei alternative Ansätze in Betracht ziehen, um eine Luftraumtrennung zu vermeiden: Die erste Möglichkeit folgt einem Lösungsansatz aus den USA: die Installation von menschlichen Beobachtern entlang der Route der unbemannten Luftfahrzeugsysteme (UAS), solange keine bessere Technologie für UAS zur Verfügung steht als das menschliche Auge. Da diese Lösung eine sichere und angemessene Lösung darstellt, die den Eintritt der bemannten

Luftfahrt in den U-Space ermöglicht, sollten die EU-Mitgliedsstaaten diese bewährte Methode bei der Luftraumgestaltung des U-Space berücksichtigen.

Die zweite Alternative besteht darin, die Anforderung zu stellen, dass die U-Space Luftraumüberwachungssysteme konventionelle Transpondersignale empfangen und auswerten können. Wenn Transpondersignale von TCAS in Flugzeugen zur sicheren und zuverlässigen Kollisionsvermeidung im konventionellen Luftraum genutzt werden können, dann müssen diese Standards auch für den Luftraum des U-Space ausreichend sein.

Wird während einer Übergangsphase, bis eine langfristige Lösung gefunden wurde, statt der Luftraumtrennung einer der beiden alternativen Vorschläge umgesetzt, so würde sichergestellt, dass die GA nicht die Last der Drohnenintegration trägt und gleichzeitig ein sicheres Verfahren zur Verfügung steht. ◆

International News

E-Magazine with weekly international news

Are you interested in news about AOPA and GA outside of Switzerland? AOPA e-Pilot will bring you news, flying adventures, safety tips and advocacy updates in English every Friday. Sign up here: <https://aopa.org/news-and-media/publications/epilot-archive>.

Solar Impulse 2 Atlantic Crossing: 5 years anniversary

Five years ago, on 23 June 2016, the explorer and innovator Bertrand Piccard made the world's first Atlantic solar-powered flight, flying from New York, USA to Seville, Spain on the 17th leg of the Solar Impulse 2 project's historic round-the-world voyage. The original flight path was set to mirror pilot Lindbergh's transatlantic solo crossing. The flight, which used no fossil fuels and

made zero emissions, broke four FAI records for distance, speed and altitude.

Key findings for avoiding Controlled Flight Into Terrain (CFIT)

A new report highlights several key findings for avoiding Controlled Flight Into Terrain (CFIT) for general aviation pilots. The General Aviation Joint Steering Committee (GAJSC), a public-private partnership focused on improving the safety of the general aviation industry, published a report from its Controlled Flight Into Terrain (CFIT) Working Group in June 2021, with key findings for avoiding these often fatal accidents. The GAJSC analyzes aviation safety data to identify emerging issues and develop mitigation strategies that address and prioritize safety issues. Previous efforts focused on Loss of Control (LOC) accidents and System/Component Failure –

**Solar Impulse 2
Atlantic Crossing:
5 year anniversary.**

Photo: ©Solar Impulse.



Powerplant. All reports and safety enhancements are available here: www.gajsc.org. For the full report, go here: <https://bit.ly/3gWe7oS>.

Jet Aviation buys Zurich FBO and Swiss fleet from Luxaviation

Jet Aviation, the Business aviation services group, expanded its operations in Switzerland and acquired rival Luxaviation's 17 Swiss-based managed fleet, and the Zurich fixed-base operation of its subsidiary ExecuJet.



Boeing: SAF as short-term solution

Sustainable aviation fuel (SAF) can offer the biggest carbon-reduction benefit to the industry in the short-term while waiting for new propulsion technologies to mature, according to Boeing. Just recently, an All Nippon Airways (ANA) Dreamliner winged its way from Tokyo to Osaka using a sustainable aviation fuel (SAF) that blended traditional jet fuel with fuel made from microalgae.

A massive pilot shortage?

"A massive pilot shortage is coming", states Adam Levin-Weinberg in a recent report, in which he sheds light on what this would mean for airlines. Less than a year ago, many U.S. airlines were offering pilots generous early retirement packages, as they maneuvered to stretch their payroll support funds as far as possible. "Since then, air travel demand has come roaring back, particularly in the domestic leisure market. In recent days, passenger throughput at TSA checkpoints has averaged 75% of 2019 levels – and the summer peak season is just getting under way. As a result, the U.S. airline industry could soon face a huge pilot shortage." Read the full report here: <https://bit.ly/3h9umxC>.

Virgin Galactic Given FAA Approval for Passenger Spaceflights

Virgin Galactic's existing operator license for space transportation has been updated by the FAA to include passengers. This move will allow the company to push forward with its space tourism ambitions. Read the full report here: <https://simpleflying.com/virgin-galactic-passenger-flights>. More information also here: www.virgingalactic.com/.

Online videos and more

We've probably all flown less than we would have liked during the last 18 months. If you get the itching but have to stay at your office desk, you can at least get a bit of the feeling by watching one of AOPA's flight videos. Check it out here: <http://www.aopa.org/news-and-media>.

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.

Saratoga Flyer Club sucht neue Mitglieder

HB-PNX stationiert in LFSB im Lucky Hangar PA32-RT, IFR, Einziehfahrwerk, Sauerstoff, stets CAMO gewartet. Weitere Informationen gerne bei Joachim M. Ebi Tel. +49/171/8503704

Zu Verkaufen: 1/4 Cessna C172P IFR(*) N5317K

CHF 15'000.– TT 6000h, moteur TSO 2020h, cylindres et pistons remplacés à 1600h, Long Range 62USG, Avionique: GPS/Nav/Com Garmin GNS 430, Nav/Com KX 155A (*: à remplacer pour 8.33), DME KN62A, HSI NSD361A (slave), Transpondeur Mode S GTX330, Autopilote S-TEC-60-2, Fuel Flow, intercoms GMA 340, peinture et intérieur 2004, Hangar à LSGL. JC Dispaux 079 210 46 05 ou jcdispaux@hotmail.com



Zu verkaufen

SAT-Telefon Iridium 9555 mit Zubehör und Tragkoffer. Einwandfreier Zustand. Ideales Kommunikationsmittel für die Aviatik. PV: CHF 950.00. Thomas Morf, +41 79 777 44 11 / thomas@morf.cloud

Lagerteile & Büro-Equipmen

Liquidierung von Lagerteilen & Büro-Equipment aus Luftfahrtbetrieb: www.wingscout.net/parts-shop.html. Ruedi Burgstaller, wingscout24@gmail.com

Cadre AIRGIZMO

Cadre AIRGIZMO pour montage dans tableau de bord d'un Garmin GPS MAP 296 - 395 - 396 - 495 - 496. Prix 50.– + port. Bernard A. Savoie, savoiebd@netplus.ch

GARMIN GPSMAP 496

Mit Zubehör für verschiedene Befestigungsmöglichkeiten, Daten Atlantic Intl Stand Juni 2020 (update + CH 45.–). Speicherkarte mit Platzrunden Europa Stand Juni 2015. 2 Akkus, Ladegerät, Ladekabel mit Lautsprecher für Zigarettenanzünder, zusätzl. ext. Antenne. Dokumentation, Originalverpackung. CHF 250.– Heinz Loosli, heinz@fam-loosli.ch

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 avionc upgrade. Fonctionnait parfaitement au moment du démontage. Prix : 150 CHF. Laurent Schuler, lschuler0@gmail.com

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, GTN725, 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

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



Zu verkaufen Robinson R44 Raven II

Standort LSZR, immer hangariert und gewartet
Baujahr 4.12

Gesamtzeit 2636 Stunden,
seit Overhaul ca. 500 Stunden

- Fuel Flow JPI FS-450
- Intercom NAT AA12
- NAV/COM1 Garmin GNS 430 8.33 kHz
- NAV/COM2 Bendix/King KX 155 25 kHz
- VOR Anzeige 1 Bendix/King KI 525A
- NAV Anzeige 2 Bendix/King KI 203
- Transponder Garmin GTX 328
- ELT Kannad AF Integra, neu 12.2018
- 4 neue Headset Bose A20
- Sehr schöne Lackierung

Preis CHF 290'000.–

Kontakt:

e.g.rueegg@bluewin.ch, Ernst Rüegg, Lenzenstrasse 15, 8496 Steg, 079 693 62 21

