



AOPA SWITZERLAND

POSITION REPORT

Ausgabe 280 – Sommer 2022



«Junkers lässt mit
der A50 Junior die
1920 und 30er Jahre
wiederaufleben.»

ab Seite 12



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 Jungfrauojoch 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	4
News & Veranstaltungen	6
Reportage GV	8
Fachinformationen der AOPA	10
Porträt OpenFly	12
Fliegerisches aus der Schweiz	16
IAOPA	18
International News	20
Kleininserate	22

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)

Roland Kaps, roland.kaps@aopa.ch (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.

Aus Gründen der Lesbarkeit wurde diese Publikation in männlicher Form verfasst, richtet sich aber selbstverständlich auch an unsere geschätzten Pilotinnen und weiblichen Mitglieder.

Liebe Mitglieder, Freunde, Freundinnen und Supporter

Es war ein schönes Erlebnis viele Mitglieder und Freunde der AOPA Switzerland anlässlich der Generalversammlung 2022 auf dem Flugplatz Birrfeld und zuvor an der AERO in Friedrichshafen persönlich zu treffen und endlich wieder ungezwungene Gespräche über die General Aviation führen zu können. Hoffen wir, dass es so weiter geht.

Die Jahre 2021 und 2022 sind aus den bekannten Gründen mit uns und unseren Gefühlen, Hoffnungen und Ängsten intensiv Achterbahn gefahren. Mal durften wir etwas, dann wieder nicht. Mal ging die Welt morgen unter, mal wurde das auf die Jahre 2030 oder 2050 verschoben. Mal wurden die Ferien um's Haus als die neue Zukunft gepriesen, mal waren die Flugplätze wieder voll von Menschen auf dem Weg in die Ferien im Ausland. Und so könnte die Aufzählung weitergehen. Aber alles wurde auf grausame Weise vom brutalen Überfall Russlands auf die Ukraine übertroffen. Aus Machtgier und Grössenwahn einer kleinen russischen, politischen und militärischen Führungsschicht wurde die längste Friedensperiode in Europa brachial beendet und ein Krieg in Europa angefangen. Wohin wird uns das führen?



Anlässlich der Generalversammlung 2022 auf dem Flugplatz Birrfeld (separater Bericht weiter hinten) konnte ich über die Spendenaktion der AOPA Switzerland zugunsten der AOPA Ukraine berichten. Wir haben die Vertreter der AOPA Ukraine in den vergangenen Jahren anlässlich von Regional Meetings kennen und schätzen gelernt. Das erlaubte es uns, von Beginn des rechtswidrigen russischen Angriffes auf die Ukraine direkten Kontakt mit der AOPA Ukraine aufzunehmen. Diese sandte uns einen Hilferuf mit der Bitte um Unterstützung bei der Beschaffung von medizinischem Material zugunsten der notleidenden Bevölkerung. Der Vorstand hat daraufhin sofort eine entsprechende Spendenaktion gestartet, die dann im Rahmen der IAOPA in ganz Europa verbreitet wurde und weitere Spendenaktionen in anderen Ländern ausgelöst hat. Die eingegangenen Spenden wurden von der AOPA Switzerland auf CHF 20'000 aufgerundet, ein grosser Erfolg und beeindruckendes Zeichen

der Solidarität. Luca Milesi, Vorstandsmitglied und als Apotheker mit grossem Leistungsausweis mit der medizinischen Materie vertraut, hat für uns die Koordination und Kontrolle der Spendenaktion übernommen. Die medizinischen Hilfsgüter werden dabei vom Verkäufer nach Polen geliefert, wo sie dann ihren Weg direkt in die Ukraine finden. Dieses effiziente und kostengünstige Vorgehen ist nur dank der Hilfe und Vermittlung durch die AOPA Polen möglich. Mit dessen Präsidenten konnten anlässlich der AERO die Einzelheiten besprochen und geregelt werden. Wir stehen immer noch unter dem Eindruck des menschlichen Einsatzes, den in Polen alle zugunsten der notleidenden Bevölkerung in der Ukraine leistet. Auch haben wir bewegendes E-Mail der AOPA Ukraine erhalten, in welchem diese von Herzen für die Hilfe dankt. Auch wir danken herzlich allen, zu dieser Spendenaktion beigetragen haben.

Lassen wir der Hoffnung Raum, dass sich der Krieg nicht hinzieht und die Ukraine bald beginnen kann, ihr Land im früheren Umfang wieder aufzubauen. Dafür drücken wir die Daumen.

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

Generalversammlung 2022 in Birrfeld

«*Unser Vorstand
wächst weiter*»



Von links nach rechts:

Peter «Juri» Jurt, Patricia Siebenmann, Luca Milesi, Daniel Affolter; Präsident, Roland Kaps-Becker; Vizepräsident, unser frisch gewähltes Vorstandsmitglied Peggy Walentin und Philippe Hauser, Geschäftsführer.

Der Bericht zur diesjährigen GV auf Seite 8.

News & Veranstaltungen

2022: Fly-Out nach Italien

Für dieses Jahr plant die AOPA Switzerland vom 22. bis 26. August ein

Fly-Out mit folgenden Stationen:

Reggio Emilia (LIDE), Ferrara (LIPF), Foligno (LIAF), Isola d'Elba Flugplatz Marina di Campo (LIRJ)

((Detailprogramm fehlt noch))



Testpiloten – Event mit der TBM 940

Wir waren hoch erfreut darüber, wie viele qualifizierte Piloten sich gemeldet haben, um die TBM 940 von Daher zu fliegen und einen Bericht zu verfassen. Die Glücklichen wurden nun von TBM ausgewählt und im nächsten Position Report werden wir lesen können, wie es den Testpiloten ergangen ist. Wir sind gespannt auf das Resultat und bedanken uns bei Daher für den fliegerischen Leckerbissen.

SPAS Meetings 2022

Die Wasserflugzeuge kommen, und zwar an folgenden Daten:

Yvonand, Lac de Neuchâtel → 17. bis 19. Juni
 Bönigen, Brienersee → 12. bis 14. August
 Cham, Zugersee → 19. bis 21. August
 L'Abbaye, Lac de Joux → 26. bis 28. August
 Weitere Infos dazu unter <https://seaplanes.ch>



Bild: SPAS - Seaplane Pilots Association Switzerland

Rencontres Internationales d'Oldtimers in Gruyères (RIO)

Vom 3. bis 4. September treffen sich in Gruyères fliegende und rollende Oldtimer.

Das Team von Luftfahrtenthusiasten organisiert seit 2014 Veranstaltungen in der Westschweiz, an denen zahlreiche Oldtimer-Flugzeuge und -Fahrzeuge teilnehmen. Dabei handelt es sich nicht um eine Airshow, sondern um ein Treffen, bei denen die Öffentlichkeit eingeladen wird, Maschinen aus einer anderen Zeit zu entdecken und mit Besatzungen, Piloten und Mechanikern zu interagieren. Die RIOs finden alle zwei Jahre statt und ziehen Tausende von Zuschauern an. Nach einer durch die Pandemie bedingten Pause freut es die Veranstalter, die nächste Ausgabe anzukündigen. Zum ersten Mal auf dem Flugplatz von Gruyère LSGT. Zwischen See und Bergen, in einer Region, die für ihren Käse und ihre Schokolade bekannt ist.

Weitere Informationen finden Sie auf der Website www.rio.aero.



58. Generalversammlung

Schwerpunkte des Rückblicks des AOPA-Präsidenten Dani Affolter waren die Situation in der Ukraine, Corona, die CO₂-Abstimmung und eine Rückschau auf die AERO 2022.

Spendenaktion für die Ukraine

Der Präsident ging als Erstes auf die Spendenaktion der AOPA Switzerland zugunsten der AOPA Ukraine ein, die um Hilfe bei der Beschaffung von medizinischem Material für die notleidende ukrainische Bevölkerung gebeten hatte. Wie im Editorial dargelegt, war diese Aktion ein grosser Erfolg und ein starkes Zeichen der Solidarität mit einer Bevölkerung, die unsägliches Leid zu ertragen hat. Wünschen wir der Ukraine, dass sie bald den Frieden, der ihr auf so brutale Weise von Russland genommen worden ist, zurückerhält und mit dem Wiederaufbau beginnen kann.

Corona und dessen Auswirkungen sind bekannt. Glücklicherweise hat sich die Situation entschärft und es so unter anderem auch ermöglicht, die GV wieder im persönlichen Rahmen durchzuführen. Einschränkungen und Regeln waren im Bereich der General Aviation in der Schweiz – im Gegensatz zu manch anderen Ländern – mit Augenmass erlassen worden. So konnte wer wollte weiterhin fliegen, was der Sicherheit diene, denn Übung macht den Meister, was ganz besonders in der Luftfahrt gilt.

Die Widersprüche der Politik

Der Rückblick auf die parlamentarische Debatte, den Abstimmungskampf und das Resultat der CO₂ Abstimmung ist – so der Präsident – ein Lehrstück für die Unberechenbarkeit von Politik und politischen Schwerpunkten. Vor der Abstimmung

wurde in Parlament und Abstimmungskampf behauptet, der Preis für den Treibstoff könne gar nicht hoch genug, ja er müsse sogar hoch sein. Je höher, desto lieber. Heute ist der Preis für den Treibstoff gestiegen und plötzlich ist alles anders. Nun wird der Staat aufgefordert, den Preis für Treibstoff mit allen möglichen Massnahmen (Subventionen, Steuerreduktionen, etc.) wieder zu senken. Solche Widersprüche dienen weder der Glaubwürdigkeit von Parlament und Parteien, noch helfen sie eine Politik für die Zukunft zu gestalten. Von der AOPA aus sind wir weiterhin gefordert, die grosse Bedeutung der General Aviation darzulegen, damit in Zukunft solche dummen politischen Streiche zu ihren Lasten es gar nicht erst bis ins Parlament schaffen.

Die AERO ist zurück

Ende April fand die AERO 2022 in Friedrichshafen wieder mit Publikumsbeteiligung statt. Zum Glück. Die vielen zufriedenen Gesichter zeigten, begleitet vom entsprechenden Geräuschpegel mit aller Deutlichkeit auf, dass der persönliche Kontakt mit nichts zu ersetzen ist. Der Stand der IAOPA, an welchem die AOPA Switzerland Gastrecht genoss und an dem sie während der ganzen Zeit mit Vorstandsmitgliedern und Philippe Hauser vertreten gewesen ist, erfreute sich jedenfalls vielen Besuchen von Mitgliedern und Freunden.

Der Präsident fasste seine Eindrücke der diesjährigen Messe zusammen. Eindrücklich war,

wie im Bereich der General Aviation (den kommerziellen Bereich nicht berücksichtigt) die leichten Flugzeuge (knapp über 700 kg MTOW) sowie Ultralight, Eco-Light und wie sie sonst noch genannt werden (MTOW unter 700 kg) überwogen.

Neue Werkstoffe, hohe Qualität der Herstellung, neueste Elektronik, leichte und leistungsfähige Motoren und das alles mit der entsprechenden Lärmverminderung haben den modernen Flugzeugen zum Durchbruch verschafft und die «bisherigen» Flugzeuge in die Ecke gedrängt. Anhand eines Beispiels verdeutlichte der Präsident dies: Ein Mitglied hat nach vielen Jahren sein klassisches Flugzeug mit 1350 kg MTOW verkauft und ein solches mit 750 kg MTOW gekauft (tiefste EASA Gewichtskategorie). Dieses Flugzeug weist 2 Plätze auf, 5 ½ Std. Endurance, 120 kts Cruise-speed, Glascockpit, tiefste Lärmkategorie, Fallschirm, IFR Ausrüstung, Home-Funktion, «Panik-Knopf» (stellt den normalen Flugzustand aus einer Notsituation her) und noch vieles mehr. Und das zu einem unvorstellbar günstigen Kaufpreis und Flugminutenkosten. Noch vor zehn Jahren wäre jemand für verrückt erklärt worden, der das vorausgesagt hätte, heute ist es Realität. Junge Piloten schulen heute auf UL, kaufen solche und bereisen die ganze Welt damit. Keiner will noch z.B. ein 20-jähriges Flugzeug fliegen oder gar erwerben.

Was hier hinterherhinkt, sind die Regeln der EASA. Aber auch die Schweiz ist aufgerufen, den modernen Flugzeugen, die ganz im Trend der Zeit liegen, indem sie wenig Treibstoff verbrauchen, leise sind und einfache Infrastruktur benötigen, auf der nationalen Ebene zum Durchbruch zu verhelfen und nicht darauf zu warten, dass die EASA tätig wird.

«*Au der AERO überwoogen Luftfahrzeuge unter 700 kg MTOW» oder «UL immer beliebter» oder «Die AERO hat gezeigt: Persönliche Kontakte sind unersetzbar.»*»

Avgas 110LL

Weitere Stichworte waren die Problematik von Flugbenzin 100LL. Die EU hat beschlossen, dass künftig solcher Treibstoff einer Bewilligung bedarf. Firmen können bis zum 01.11.2023 ein entsprechendes Gesuch für eine Importlizenz einreichen. Sollte keine Firma den Zuschlag erhalten, ist vom 1. Mai 2025 an kein 100LL oder ähnliches mehr in Europa zugelassen. Da nach wie vor sehr viele – vor allem ältere – Flugzeuge diesen Treibstoff benötigen, kommt hier eine grosse Aufgabe auf Flugzeugeigentümer und Industrie zu. Womit aber bestimmt zu rechnen ist, ist eine massive Preiserhöhung für diese Art von Treibstoff.

Schnörri-Frequenz und Language Proficiency

Phillipe Hauser, Geschäftsführer der AOPA Switzerland, orientierte über seine Aktivitäten als Vertreter der IAOPA in Sachen Frequenzen. So ist auf Initiative der IAOPA eine Diskussion für eine Europäische General-Aviation-Frequenz im Gange, auf der die Piloten unter sich Informationen austauschen bzw. Informationen abgerufen

werden können. Auch in Sachen Language Proficiency Level 4 ist Philippe Hauser bei der ICAO (International Civil Aviation Organisation) tätig und hat Vorschläge zur Vereinfachung unterbreitet.

Drohnen

Die Drohnen werden zu einer immer grösseren Herausforderung, beanspruchen sie doch etwas vereinfacht gesagt den Luftraum bis 500 ft Grund. Da hier grosse wirtschaftliche, also finanzielle Interessen, zum Tragen kommen, ist mit entsprechender Lobbyarbeit und politischem Druck auf bzw. gegen die General Aviation zu rechnen. So hat z.B. der Touring Club Schweiz TCS, eine Mobilitätsakademie («Drone and Vertical Mobility Academy») im Auftrag der FIA (Fédération International Automobile) gegründet, die sich mit Drohnenfragen befasst und diese ver-

treten wird. Hinzu kommt, dass im Rahmen der Diskussion für einen sogenannten U-Space Begehren gestellt werden, die zu einer regelrechten Zweiteilung des heutigen Luftraumes führen würden. Die IAOPA ist in den entsprechenden Gremien vertreten und kämpft an vorderster Front für einen frei zugänglichen Luftraum.

«Der knappe Luftraum für die General Aviation wird durch die Drohnen noch zusätzlich eingeschränkt.»

Offizieller Versicherungspartner der AOPA

Luftfahrzeuge sind bei uns sicher versichert.



glausen + partner

Versicherungstreuhand seit 1986

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

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



Neues Mitglied im AOPA Switzerland-Vorstand

Last but not least gab es an der diesjährigen GV Wahlen. Wiedergewählt wurde der langjährige Vize-Präsident Roland Kaps-Becker und neu gewählt Peggy Walentin.

«*Ich liebe es das Gefühl des Fliegens und der Freiheit zu teilen.*»

Peggy Walentin

Peggy Walentin ist eine erfahrene Pilotin, hat sie doch ab 1994 erste Airshows organisiert und später für Red Bull Air Race gearbeitet. Gepackt von der Faszination der Fliegerei hat sie 1997 ihr PPL-A absolviert, gefolgt von Acro, Multi Engine und Fluglehrer. Viele kennen sie aus ihrer aktiven Wing-Walking Zeit, wo sie 2005-2015 weltweit mit ihrem Team unterwegs war. Sie führte ihr eigenes Unternehmen im Bereich Veranstaltungen und Projekte in der Erstellung und Beschaffung behördlicher Genehmigungen, Planung, Organisation, sowie Notfall- und Risikomanagement. Seit 2020 ist Peggy Walentin nun bei WACO AIRCRAFT für Vertrieb & Marketing / Europa und bei der Firma Junkers Flugzeugwerke AG für PR verantwortlich.

Wir haben Peggy Walentin (PW) sechs Fragen gestellt:

Q: Nenne eine Person, mit der du fliegen möchtest, lebend oder verstorben

PW: Das habe ich mir bereits erfüllt. Meine allererste Trainingstunde im Kunstflug habe ich 1998 mit Mark Hanna (Old Flying Machine Company aus Duxford) absolvieren dürfen. Mark war eine

Legende in der Oldtimer Szene (Einer der erfahrensten britischen Vorführpiloten historischer Militärflugzeuge, Mark Hanna verunglückte 1999 bei einem Flugzeugabsturz in Spanien).

Q: Wenn du irgendein Luftfahrzeug fliegen könntest, welches wäre das?

PW: Corsair F4U

Q: Welche Destination(en) möchtest du unbedingt noch anfliegen?

PW: Ich würde gern mit einer kleinen Piper Cup eine Europa Tour machen - auf kleine und private Plätze - dort trifft man immer ganz besondere Menschen.



Q: Was war für dich die grösste Innovation in der Luftfahrt?

PW: In der heutigen Zeit? Ich habe eine grosse Lücke zwischen aktiven Fluglehrer und wieder vermehrt aktivem Fliegen (2002-2016) wo ich eigentlich nur Stearman mit dementsprechend alten Instrumenten geflogen bin. Dann sass ich plötzlich in einem Glass Cockpit und mein altes GARMIN 496 kam mir auf einmal SEHR alt vor. Ich lerne seitdem ständig dazu – die Industrie hat sehr grosse Sprünge gemacht in diesem Sektor. Einerseits finde ich dies ist ein Segen, andererseits vielleicht auch ein kleiner Fluch, speziell im VFR Bereich. Dieser Gedanke kommt mir besonders dann, wenn ich voll ausgestattete Flugzeuge sehe mit Piloten die zusätzlich noch ein iPad

und iPhone benutzen – aber einfach gar nicht mehr rausschauen.

Q: Welche Vorzüge ziehst du daraus, Pilotin zu sein?

PW: Dass ich meinen Mitmenschen ihre Heimat von oben zeigen kann. Ich liebe es das Gefühl des Fliegens / der Freiheit zu teilen.

Q: Was machst du neben dem Fliegen am liebsten?

PW: Ich bin ein kleiner Workaholic, und kann nicht wirklich abschalten. Am liebsten «Network» ich und bringe beruflich wie privat Menschen zusammen.



Unser Maintenance Betrieb befindet sich am Flughafen **St. Gallen Altenrhein** und ist der BAZL zugelassener Unterhalts- und Reparaturwerkstatt (CH.MF.4064 bzw. CH.CAO 1018).

Wir sind die Spezialisten für **historische Flugzeuge** (Bsp. Bucker, Piper Cub) speziell aber auch für in Holz- und Stahlrahmenbauweise. So auch für zeitgemässe Flugzeuge wie Cessna,

Wir übernehmen Wartungsarbeiten, Jahreskontrollen LTA's, SB's und mehr. Bei uns ist Ihr Flugzeug in erstklassigen Händen, denn wir sind für Sie da. Lernen Sie uns kennen, kommen Sie vorbei oder schreiben Sie uns. Wir freuen uns, Ihre Arbeiten mit Ihnen zu besprechen.

So erreichen Sie uns: +41 79 123 33 66 ♦ info@hf-maintenance.ch

Fachinformation der AOPA

XXXX

Philippe Hauser

Text von Philippe folgt

t sich direkt auf dem Gelände des
(LSZR) und ist am Rollwegsystem
aintenance HFM GmbH ist ein vom
d Wartungsbetrieb nach Part MF

ische Propellermaschinen (wie z.
r auch für stoffbespannte Flugzeuge
Selbstverständlich betreuen wir auch
Mooney oder Spezialmaschinen.

aber auch Modifikationen oder Up-
es liegt uns am Herzen genau wie
n Sie uns, wir freuen uns die nächs-

e.com ♦ www.hf-maintenance.com

AEROTEC AG mit Sitz am Flughafen Grenchen ist ein kleiner EASA Part 145 zertifizierter Flugzeugwartungsbetrieb. Wir suchen per sofort oder nach Vereinbarung einen

Flugzeugmechaniker/in mit EASA Part-66 Lizenz, Kategorie B1

Folgende Aufgaben erwarten Sie:

Sie führen Bereitstellung-, Kontroll-, Wartungsarbeiten, Modifikationen sowie Reparaturen an ein- und mehrmotorigen Kolbenflugzeugen und Rotaxmotoren aus. Fehlersuche und Behebungen von Störungen. Sie planen zusammen mit dem Leiter Werkstatt die Unterhaltsarbeiten und sind in der Lage, technische und administrative Arbeiten selbstständig zu erledigen.

Wir erwarten:

- EASA Part-66 Lizenz, Kategorie B1
- Einige Jahre Berufserfahrung
- Gute Sprachkenntnisse in Deutsch und Englisch. MS Office-Kenntnisse
- Flexibilität, Belastbarkeit, Teamfähigkeit, Zuverlässigkeit und Selbstständigkeit
- Freude an der Luftfahrt

Unser Angebot:

- Abwechslungsreiche, interessante Tätigkeit
- Kollegiales, eingespieltes Team und fortschrittliche Anstellungsbedingungen

Wenn Sie sich angesprochen fühlen, freuen wir uns auf Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen ausschliesslich per E-Mail und mit Foto. Für weitere Auskünfte steht Ihnen Herr René Mühlethaler gerne zur Verfügung



AEROTEC AG, Flughafenstrasse 19, CH-2540 Grenchen Airport

Porträt OpenFly

Unterwegs wie im eigenen Privatjet

Patricia Siebenmann, Kommunikation AOPA Switzerland

OpenFly bringt Geschäftsreisende welche flexibel reisen wollen, Flugzeugeigentümer und Piloten der General Aviation zusammen

Wir kennen diese Art von Vermittlung bereits von der Plattform Uber, wo Fahrer mit ihren eigenen Fahrzeugen Passagiere gegen Entgelt transportieren. So war es nur eine Frage der Zeit, bis etwas ähnliches in der Fliegerei angeboten würde. OpenFly ist nun, nachdem sich das Angebot bereits in Frankreich etablieren konnte, mit seiner für die Schweiz neuen, einzigartigen Anwendung an den Start gegangen. Diese basiert hauptsächlich auf dem Segment der General Aviation.

Das Portal für die Vermietung von Flugzeugen inklusiv Piloten nach Bedarf

Durch die Feststellung der Nachfrage von schnellen und völlig flexiblen Reisen für Unternehmen und ihre Teams, entstand die Idee, OpenFly zu gründen: Eine Vermittlungsplattform für die Anmietung von Privatflugzeugen.

OpenFly bringt dabei kleine und mittlere Unternehmen, sogenannte KMUs die reisen möchten, mit privaten Flugzeugbesitzern und Berufspiloten in Verbindung. Dieses digitale Portal verzeichnet heute mehr als 150 Flugzeuge aller Grössen (durchschnittlich zwei bis acht Sitze)



und Typen (von der SR22 über die TBM und PC-12 bis zur Citation Mustang), die es den Kunden erlauben, das für sie geeignete Flugzeug zu finden. Fünf dieser Flugzeuge sind bereits in der Schweiz stationiert.

« Eine zusätzliche
Einkommensquelle für Piloten
mit einem CPL »

Durch die Nutzung von OpenFly befreien sich die KMUs von den obligatorischen Transits über die grossen Flughäfen, den zeitlichen Beschränkungen, den Anschlussflügen, den Ein- und Aussteige - Formalitäten usw. Jeder Flugplatz wird zu einem Drehkreuz für alle europaweiten Flugplätze und der Schweiz. Die Reisezeit kann effizient genutzt werden um beispielsweise konzentriert und in einem ungestörten und vertraulichen Umfeld zu arbeiten. Fast wie im eigenen Privat-Jet.

Beispiel für eine Reise:



Inserat TBM/OpenFly? Kommt da noch was?

Beispiel: Beratungsfirma

Büro **in Zürich**
 1 wichtiger Kunde **in Düsseldorf**
 1 potentieller Kunde **in Clermont-Ferrand**

Anzahl Passagiere: **3**



Reisezeit mit Zug:
2 TAGE



Reisezeit mit Auto:
21HRS 07MIN



Reise mit Linienflug:
NICHT MÖGLICH

Mit gechartertem Privatflugzeug:
4HRS 01MINS

Wie funktioniert das im Einzelnen?

Der Passagier erstellt seine Reisen, mit einem oder mehreren Zielen, an einem oder mehreren Tagen und zu den von ihm gewünschten Zeiten. Er organisiert die Flüge mit einem professionellen Piloten, den er selbst ausgewählt hat.

Um auf OpenFly gelistet zu werden, muss jeder Pilot eine Berufslizenz (CPL/IR) mitbringen und weitere spezifische Bedingungen erfüllen (z.B. mindestens 500 Stunden als Flugkapitän und 100 Stunden als IFR-Kapitän), bevor er mit Zustimmung des Eigentümers auf einem auf der Plattform gelisteten Flugzeug eingesetzt werden kann. Für Berufspiloten und Flugzeugeigner

bietet OpenFly hiermit ein zusätzliches Einkommen an. Und Reisenden wird garantiert, dass sämtliche Sicherheitsstandards eingehalten werden.

«Drei Klicks und die Reise kann losgehen!»

Dank der mobilen Anwendung ist der Nutzer völlig unabhängig bei der Organisation seiner Reise oder der seiner Mitarbeiter. In drei Schritten ist die Buchungsanfrage erledigt. Der von OpenFly angebotene Service bringt die Interessen sowohl von Unternehmen, die Reisen planen, als auch die von Berufspiloten und Flugzeugbesitzern zusammen. Durch die Vermietung der eigenen Flugzeuge eröffnet sich Flugzeugeignern eine zusätzliche Einnahmequelle.

Anmelden kann man sich kostenlos auf openfly.ch

um die App zu testen und Reisesimulationen durchzuführen.

OpenFly in Zahlen :

- **Gründung im Jahre 2018**
- **Über 250 beteiligte Unternehmen**
- **200 Eigentümer von Luftfahrzeugen**
- **700 Berufspiloten**

www.openfly.ch

Die neue A50 Junior

Patricia Siebenmann, Kommunikation AOPA Switzerland

Junkers lässt mit der A50 Junior die 1920 und 30er Jahre wiederaufleben

Die JUNKERS Flugzeugwerke AG, bekannt durch den Nachbau der historischen Junkers 13, hat ein neues Projekt ins Leben gerufen: Den Tiefdecker mit offenem Cockpit A50 Junior. Der kleinere und wendigere Verwandte der weltberühmten Ju 52, der «Tante Ju», hat in der Weihnachtswochen mit Bravour seinen Erstflug, auf dem Flugplatz Neuhausen ob Eck in Süddeutschland, absolviert. Die Freude war gross bei all den Beteiligten und der Testpilot Sören Pedersen lobte die harmonischen Flugeigenschaften des Nachbaus. Dieser ist schneller als das Original, aber zugleich sparsamer im Verbrauch. Auch das Gesamtrettungssystem, Anforderung an ein Ultraleichtflugzeug (UL), wurde erfolgreich getestet. Dabei schiesst im Notfall, nach manueller Auslösung durch den Piloten, ein Fallschirm aus dem Rumpf. An diesem sinkt dann das ganze Flugzeug inklusive der Passagiere sanft zu Boden. Mit einer definitiven Zulassung des A50 Junior wird für spätestens diesen Juli gerechnet.

«*Erstflug zu Weihnachten mit Bravour bestanden.*»

Alt und Neu kommen zusammen

Nur ein Jahr haben die Experten von Kaelin Aero Technologies gebraucht, um den Entwurf von 1929 als UL neu aufzubauen. Der ultramoderne

Flieger ist eine Wiederaufnahme eines historischen Fliegers von 1929. Von aussen gesehen, mit seiner Wellblechhülle, genauer Duraluminium, ein Oldtimer, bei näherem Betrachten ein zeitgemässes, mit den gängigen Avionics von GARMIN ausgestattetes Flugzeug. Der Grund dafür, dass der Junior-Erstflug in Deutschland und nicht in der Schweiz stattfand, liegt am Standort der Kaelin Aero Technologies, welche unweit der Schweizer Grenze und dem deutschen Flugplatz Neuhausen ob Eck, den ersten Prototypen gebaut hat.

Der Sitz der JUNKERS Flugzeugwerke befindet sich, nach einem Zwischenhalt am Flugplatz Dübendorf, seit 2020 der Flugplatz Sankt Gallen Altenrhein und im nahe gelegenen Widnau. Von dort aus soll dann auch in Zukunft die A50 Junior ausgeliefert werden. Treibende Kraft dahinter ist der erfolgreiche Kölner Unternehmer Dieter Morszeck.

Dieter Morszeck und die Junkers Flugzeugwerke

Selbst auch begeisterter Pilot und seit seiner Kindheit vom Fliegen begeistert, hat er in den siebziger Jahren den von seinem Vater geführten Kofferhersteller Rimowa übernommen. 2016 wurde bekannt, dass Morszeck ein flugtaugliches Exemplar der Junkers 13 nachbauen will. Bis heute wurden drei Exemplare produziert.

2018 zog sich Morszeck bei Rimowa zurück, nachdem er schon früher die Mehrheit des Unternehmens an den französischen Luxusgü-



Bilder: Junkers Flugzeugwerke AG

terunterkonzern LVMH (Louis Vuitton Moët Hennessy) verkauft hatte. Zu Morszecks Unternehmensgruppe Dimor gehören nicht nur die Junkers Flugzeugwerke, sondern seit einigen Jahren auch der US-Hersteller Waco Aircraft Corporation in Battle Creek, Michigan. Dort werden die klassischen Doppeldecker Waco YMF-5 und Great Lakes 2T-1A-2 gebaut. Im Werk sollen auch künftige Exemplare der Junkers F 13 entstehen.

Alltagtauglicher Ultraleichtflieger

Auch bei der A50 Junior-Maschine bleibt Morszeck seinem obersten Grundsatz treu: Er möchte zwar Oldtimer nachbauen, sie sollen aber für ganz normale Piloten alltagstauglich sein. Dafür verzichtet er auf absolute Treue zum Original. Wie bei der F 13 weicht auch bei der A50 Junior das Motorkonzept vom Original ab. 1929 hatte die A50 Sternmotoren – es gab sie mit Armstrong-Siddeley-Genet, Walter oder Siemens & Halske. Morszeck dagegen hat sich für einen Rotax 912iS entschieden. Das ist ein Boxer, aber er erfüllt den Anspruch: Schlüssel drehen, losfliegen. Selbst die modernen Sternmotoren etwa

«Schlüssel drehen und losfliegen»

von Rotec oder Verner sind von solch simplem Betrieb weit entfernt.

Einen kleinen Wehmuts-Tropfen gibt es trotzdem. Als UL ist die A50 Junior in der Schweiz nur beschränkt einsetzbar. Da sind Ultraleichtflieger bekanntlich nur bis 472 Kilo zugelassen. Einzig mit einer extra zu beantragenden Einfluggenehmigung kann maximal 2 Monate pro Kalenderjahr in Schweizer Luftraum geflogen werden. In Europa liegt die Obergrenze bei 600 Kilo. Im Moment verzichtet die Schweiz auf eine Anhebung auf 600 Kilo. Aber laut Urs Holdereggers Aussage, kürzlich in der NZZ und bis Ende März 2022 Leiter Kommunikation beim BAZL, könnte eine helvetische Zulassung über die Europäische Agentur für Flugsicherung EASA dennoch funktionieren: «Falls der Junior über Part 21 eine EA-

SA-Zulassung erhält, kann er auch in der Schweiz betrieben und ins CH-Register aufgenommen werden». Zitat NZZ. Weiterer Vorteil einer solcher Registrierung ist, dass der Flieger grenzüberschreitend betrieben werden kann. Momentan wird aber Seitens Junkers eine solche Registrierung nicht angestrebt.

Technische Angaben zur Junkers A50 Junior

Spannweite	9,7 m	32 ft
Länge	7,1 m	23 ft 4 in
Höhe	2,4 m	7 ft 9 in
Leermasse	320 kg	705 lbs
MTOW	600 kg	323 lbs
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h	111 kts
Mind. Geschwindigkeit	76 km/h	41 mph
Rettungsgerät	Galaxy GRS 6 600 SD Speedy	



Von links Testpilot Sören Pedersen, Dieter Morseck und Dominik Kälin; Flieger

Etwas aus der IAOPA

Report of the ICAO Frequency Management Group Coordination Meeting

Philippe Hauser, Geschäftsführer AOPA Switzerland

Einst wurde die Frequenz 123.45 MHz für Airliner auf Transatlantikflügen eingerichtet, damit diese sich auch ausserhalb des VHF-Bereichs der ATC untereinander verständigen konnten. Eine praktische und hilfreiche Frequenz, der sich alsbald auch die GA bediente – notabene grenzüberschreitend über ganz Europa. Auch wenn es nie die Absicht der nationalen Luftfahrtbehörden in Europa war, 123.45 für alle Piloten freizugeben, wurde die Benutzung derselben durch die GA über mehrere Jahrzehnte hindurch geduldet. Mit der Einführung von 8.33 wurde dann alles ganz anders.

Der Kanal 123.450 inklusive den benachbarten Schulterkanälen 123.440 und 123.455 wurden anderweitig vergeben. Teils für die Sprachkommunikation, vor allem aber auch als Datalink. «Unser Kanal» stand somit nicht mehr zur Verfügung, was vielen GA-Piloten nicht bewusst war und noch immer nicht ist. Einige nationalen Behörden erkannten das Bedürfnis eines Air-to-Air (A2A) Kanals für die GA, und haben eben natio-

«Selbst die BAKOM- und Skyguide Vertreter stimmten meinen Ausführungen vollumfänglich zu.»

nale Kanäle angeboten – nicht aber staatenübergreifende Lösungen.

Mit der Absicht, einen europaweiten Kanal zu finden, habe ich mich an die Eurocontrol gewandt, und dort zu meiner Überraschung offene Türen eingeschlagen. Die Nutzung von 123.450 mitsamt den Schulterfrequenzen stellt Eurocontrol nämlich vor grosse Probleme, weil gerade Datalinks bei einem «Drein funkeln» erheblich gestört werden und Datenverluste zu verzeichnen sind. Nach einem eintägigen Workshop mit Eurocontrol wurde mir anboten, mein Anliegen beim nächsten FMG CM (ICAO Frequency Management Group Coordination Meeting) der nationalen Frequenzmanagern in Europa vorzutragen. Die FMG tagte unlängst in Paris an einer hybrid geführten Sitzung. Total nahmen 96 Personen aus 36 Ländern teil, darunter aus der Schweiz das BAKOM und die Skyguide. Eurocontrol hatte vorgängig fünf Kanäle definiert, die sich für eine staatenübergreifende A2A-Kommunikation innerhalb Europas am ehesten eignen würden. An prominenter Stelle auf der Traktandenliste konnte ich meine Präsentation halten,

«Eurocontrol ist der Auffassung, dass diese Hausaufgaben zu keinen allzu grossen Problemen führen werden.»

vor allem auf den Sicherheitsaspekt hinweisen, und danach auf die vielen Fragen aus dem Plenum antworten. Ich habe dabei um alle fünf Kanälen geworben, um die Bedürfnisse aller GA-Sparten abdecken zu können. Ein einziger Kanal wäre meines Erachtens heutzutage zu wenig. Und weil die allermeisten Konferenzteilnehmer über keine fliegerische Lizenz verfügen, wurden meine Erfahrungen als aktiver GA-Pilot besonders geschätzt. Offenbar konnte ich auf die FMG überzeugend wirken, wurden doch am Schluss keine Einwände mehr vorgebracht. Selbst die BAKOM- und Skyguide Vertreter stimmten meinen Ausführungen vollumfänglich zu. Zu sehr wiegt der Schutz der Datenlinks im Raum.

Nicht alle fünf Kanäle sind in sämtlichen europäischen Staaten noch frei verfügbar, weshalb an der Konferenz beschlossen wurde, die besetzten Kanäle durch andere zu ersetzen. Eurocontrol ist der Auffassung, dass diese Hausauf-

«*Das europaweite Freischaufeln der ehemaligen Frequenz (sprich Kanal 123.450) indes sei nicht mehr möglich.*»

gaben zu keinen allzu grossen Problemen führen werden. Das europaweite Freischaufeln der ehemaligen Frequenz (sprich Kanal 123.450) indes sei nicht mehr möglich.

Die FMG wird an ihrem nächsten Meeting in rund einem halben Jahr über die Ergebnisse berichten. Es könnte laut Eurocontrol durchaus sein, dass sich die Einführung der A2A-Kanälen in 12 bis 18 Monaten realisieren lasse. Die Angelegenheit ist zwar noch nicht in trockenen Tüchern, als Teilerfolg kann der Einsatz indes allemal bezeichnet werden.

Full service of avionics and instruments.

Avionitec AG

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

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



AVIONITEC

www.avionitec.ch



International News & IAOPA

Flying Car or Driving Aircraft? AirCar

It has a BMW petrol engine, four wheels and a C of A...the two-seat AirCar is powered by a 160bhp 1.6-litre BMW engine. It can fly at up to 8,200ft and cruise at 118mph. A new version with a more powerful engine is in the works too. That should allow for 186mph cruising and will be certified in 12 months. The wings and tail fold away automatically for road driving, which is handy if you plan to park it on the drive.

See for yourself



Umwandlung ICAO- in EASA-Lizenzen

Am 20. Juni 2022 läuft die Opt-Out-Frist für in der Schweiz ansässige Betreiber ohne EASA-Lizenz ab, die ein Luftfahrzeug mit der Immatrikulation eines Drittstaates wie USA oder Grossbritannien fliegen. Spätestens ab dem 21. Juni gilt daher: Wer mit einem solchen Luftfahrzeug innerhalb des EASA-Luftraums fliegen will, muss nebst den Anforderungen des Registerstaates neu auch über eine EASA-Pilotenlizenz mit entsprechenden Ratings und ein EASA-Medical verfügen.

Drittstaatenlizenzen können validiert oder in eine EASA-Lizenz konvertiert werden.

Aktuelle Informationen dazu finden Sie unter folgendem [Link](#) der BAZL-Website.

Im speziellen Fall von US-Flugzeugen und -Lizenzen wird aktuell zwischen der Schweiz und den USA ein Abkommen ausgehandelt. Angestrebt wird die Inkraftsetzung diesen Juni. BAZL wird darüber informieren, sobald es so weit ist.

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](#).

Online videos and more

We've probably all flown less than we would have liked during the last months. If you get the itching but have to stay at your home office desk, you can at least get a bit of the feeling by watching one of AOPA's flight videos. Check it out [here](#).

Online Safety Videos



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 LSG. JC Dispaux 079 210 46 05 ou jcdispaux@hotmail.com



Zu verkaufen

HB-KMY, Husky A1B s/n2442 année 2008, Lycoming 1254hres helice MT propeller 356hres Horizon26003; audio GMA340; GNS430; COM GTR225A; XPDR GTX330; ELT Kannad406, avec skis RF8001; CHF 170000.–. Michel Yerly, michel.yerly@gmail.com

Zu verkaufen

Mountain high oxygen cylinder AL-180 (165 l) (Din Kuplung). Mit Regulator XCR. Mit Tache Fast neu, ein Mal gefüllt. Ich brauche einen grösseren Cylinder, aber ideal für 2 Personen. Weitere Infos auf www.mhoxxygen.com, CHF 350. Laurent Schuler, Ischuler182@gmail.com, 078 878 29 01

Zu verkaufen

SAT-Telefon Iridium 9555 mit Zubehör und Tragkoffer. Einwandfreier Zustand. Ideales Kommunikationsmittel für die Aviatik. PV: CHF 950.–. Thomas Morf, +41 79 777 44 11 / thomas@morf.cloud

Lagerteile & Büro-Equipment

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 Zigarettanzünder, 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 avionique upgrade. Fonctionnait parfaitement au moment du démontage. Prix: CHF 150. 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

Gesucht

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