

100 Jahre Bundesamt für Zivilluftfahrt

Fliegende Aufsichtsbehörde

Am 1. April 2020 wird das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) – bis 1979 Eidgenössisches Luftamt genannt – 100 Jahre alt. Grund genug für eine Rückschau auf die von der Behörde für Aufsichtsaufgaben eingesetzten Luftfahrzeuge. Von maximal 17 Einheiten im 1972 hat sich deren Anzahl auf heute noch sechs reduziert. Seit 1998 ist die BAZL-Flotte in der für 18 Millionen Franken gebauten Bundesbasis Bern-Belp untergebracht.

Rückblick von Daniel Ruhier

Nach Auffassung des ersten Luftamt-Direktors Arnold Isler (7. Oktober 1882 – 26. Mai 1941) sollten jene, welchen die Aufsicht über die Luftfahrt oblag, mit dem Flugwesen gründlich vertraut sein – wenn immer möglich als Piloten. Die meisten seiner Mitarbeiter brachten das fliegerische Rüstzeug vom Militärflugdienst her. Im Bestreben möglichst viele mit der fliegerischen Praxis vertraut zu machen, organisierte Oberst Isler einen Flugdienst für seine Beamten.

Bescheidene Anfänge

Zu Beginn benützte das Luftamt vor allem Flugzeuge der Fliegerabteilung. Eine 1935 vom Bund unterstützte Beschaffung von Bücker 131 Jungmann für die Sportfliegerverbände veranlasste es, zur Erfüllung seiner Pflichten von Fall zu Fall auf diese Flugzeuge zurückzugreifen. Im Zweiten Weltkrieg verfügte das «Office aérien fédéral» über den Motorsegler



Foto ETH-Bildarchiv

Die Luscombe 8A HB-DUX von Luftamt-Kontrollingenieur Philippe Monnier in Dübendorf 1947, zusammen mit der Comte AC-4 HB-IKO und zwei Douglas DC-2 der Swissair, die von zwei DC-3 flankiert sind.



Foto FEBE-Archiv

Das von der Swissair übernommene vierplätziges Reiseflugzeug Nord 1000 HB-IKI.

«Einige Luftamtinspektoren benutzten anfänglich ihre Privatflugzeuge für dienstliche Zwecke.»

Farner WF.23 HB-SAB und den S.F.C.A. Lignel «Taupin» HB-OME der Flugtechnischen Zentrale. Mit dem Motorsegler stürzte Professor Robert Gsell, technischer Oberexperte des Luftamts, bei der Musterzulassung im Belpmoos zu Tode. Die HB-OME übernahm Ende des Krieges die Sportfliegerschule Bern.

Einige Luftamtinspektoren benutzten anfänglich ihre Privatflugzeuge für dienstliche



Der zweite Prototyp des Pilatus PC-6 Porter mit passendem Kennzeichen HB-FAO (Federal Air Office) stand von 1962 bis 1967 in Luftamtdiensten.



Der 1961 beschaffte Saab 91D Safir HB-DBL in der ursprünglichen blauen Bemalung vor dem alten Luftamthangar.



Das erste Bundesratsflugzeug Beech 95-B55 frisch aus der Revision bei Transair in Colombier am 19. April 1975.



Die Grumman G-159 Gulfstream I des BAZL besuchte am 2. April 1990 den Flugplatz Altenrhein, um das Instrumentenlandesystem zu vermessen.

Zwecke: Die Luscombe 8A HB-DUX von Kontrollingenieur Philippe Monnier und die Cessna 140 HB-CAD von Flugpolizei-Jurist Dr. Harald Widmer erwähnten im Register die Luftamt-Adresse. Bei der Liquidation der Dewoitine D-26 der Fliegertruppen übernahm das Amt 1950 sein erstes Trainingsflugzeug: Die HB-RAA stand, meist als Schleppflugzeug in Segelfluggkursen, bis 1967 im Einsatz. Für die Dienstflüge und das Training kaufte das Luftamt im März 1953 von der Swissair die Nord 1000/Bf 108 Taifun HB-IKI. Anfang 1961 wurde diese vom Saab 91D Safir HB-DBL abgelöst.

Grösstes Muster für Funkvermessung

Die Schweizer Fliegertruppe beschaffte 1948 aus der Materialliquidation der US-Streitkräfte in Deutschland zwei Beechcraft C-45 F. Nach deren Revision und Anpassung bei Pilatus in Stans (Einbau von Reihenbildkameras) erhielten sie die militärischen Kennungen B-6 und B-7. 1951 beteiligte sich das Luftamt zu 50 Prozent am Kauf einer gebrauchten Beech C 18 S mit der Bedingung, diese als Reserve für die Überprüfung von Flugsicherungsanlagen einsetzen zu können. Nach dem Ablieferungsflug als HB-GAC (siehe auch Seite 47) erhielt sie die Kennung B-8. Am 19. Februar 1952 stürzte die mit «Eidgenössisches Luftamt» beschriftete Beech 18 B-7 am Vorder Galmihorn ab, die Besatzung fand dabei den Tod.

1956 kaufte das Amt die fabrikneue de Havilland DH.104 Dove HB-LAS (SkyNews.ch 02/2020). Die im Mai 1957 wieder zivil als HB-GAC registrierte B-8 setzte das Luftamt bis 1966 als Reserveflugzeug ein. Höhere Anforderungen an Geschwindigkeit und Dienstgipfelhöhe führten Ende 1968 zur Beschaffung des grössten Musters der Luftamtflotte, der Grumman G.159 Gulfstream I HB-LDT. Mit Übertragung der in Genf stationierten Fluginspektion an die Swisscontrol übernahm diese Ende 1992 dieses Flugzeug und die Mitarbeiter.

Erstes «Bundesratsflugzeug»

Die im April 1964 vom Luftamt beschaffte Beech 95-B55 Baron HB-GBT galt offiziell als erstes «Bundesratsflugzeug». Es wurde im Mai 1969 von der druckbelüfteten Beech King Air B90 HB-GDV abgelöst. 13 Jahre später, im September 1982, übernahm die Super King Air B200 die Bundesratstransporte. Anfänglich als HB-GDI eingetragen, blieb die später mit einem Raisbeck-Kit modifizierte HB-GDL 20 Jahre im Einsatz. Für die VIP-Transporte ergänzte das BAZL seine Helikopterflotte im August 1985 mit dem Aérospatiale SA.365N Dauphin 2 HB-XPE.

Foto Daniel Ruhler



Foto Hansjörg Bürgi

Die Beech B90 King Air HB-GDV verfügte über eine Druckkabine und löste 1969 die Baron als Bundesratsflugzeug ab. – Von 1982 bis 2002 setzte die Schweiz die Beech B200 Super King Air HB-GDL für Flüge der Landesregierung ein, am 14. Juni 1985 (Bild) war sie im schottischen Edinburgh.

◀ Die im April 1964 vom Luftamt beschaffte Beech 95-B55 Baron HB-GBT galt offiziell als erstes «Bundesratsflugzeug».

Anfang Oktober 1991 übertrug das BAZL die Organisation und Durchführung von Flügen für den Bundesrat und andere Bundesstellen dem neu geschaffenen «Lufttransportdienst des Bundes LTDB», als selbständige Einheit der Direktion angegliedert. Nur kurze Zeit verfügte das BAZL ab August 2002 ebenfalls über einen Businessjet: Auf den 1. Januar 2005 übernahm die Luftwaffe den LTDB mitsamt der Cessna 560XL Citation Excel HB-VAA sowie dem Helikopter HB-XPE; sie erhielten die Kennungen T-784 und T-771.

Transport- und Trainingsflugzeuge

Im Rahmen des Beschaffungsprogramms 1963 erwarb das Luftamt von Heliswiss den Pilatus PC-6 HB-FAO, es hatte den von der Alpar AG betriebenen Porter bereits vorher mitbenutzt. Nach einem Unfall im Juni 1966 auf dem Tsanfleurongletscher fand er im EDA einen neuen

Besitzer. Im April 1968 übernahm das Luftamt von der Transair SA die Beech C33 Debonair HB-EHF. Mitte 1984 löste die druckbelüftete Beech 58P Baron HB-GPC das 1964er-Modell B55 HB-GBT als Back-up für VIP-Transporte ab. IFR-tauglich und druckbelüftet war ebenfalls die im September 1985 beschaffte Piper PA-46 Malibu HB-PIP. Anstelle des Modells 35 C33A HB-EHF kaufte man 1990 die Beech A36 Bonanza HB-KIA und 1991 die F33A HB-KAM. Mit der Occasion-PA-46 Malibu Mirage HB-POP ersetzte das BAZL die im November 1994 verunfallte HB-PIP. Diese wurden 2017 vom Pilatus PC-12/47E HB-FWA und der Diamond DA42NG Twin Star HB-LZH abgelöst.

Suchen und Retten mit Helis

Eine Bundesbeteiligung am Kauf eines Agusta Bell 47J sicherte dem Luftamt ab August 1964 die Priorität zur Benützung des Heliswiss-Helikopters HB-XBX. Nach dessen Absturz im September 1966 offerierte das Militär zur Überbrückung fallweise eine Alouette II, bis das Luftamt im April 1968 die eigene Alouette II HB-XCN übernahm. Für den Such- und Rettungsdienst SAR sowie Inspektions- und Transportaufgaben des Bundes traf im Oktober 1970 die Alouette III HB-XDE in Bern ein.

BAZL

Pünktlich auf den runden Geburtstag wird das BAZL am 1. April auf seiner Website eine **Spezialseite** zum 100-Jahr-Jubiläum aufschalten. Auf einer **Timeline**, die laufend weiter ausgebaut wird, kann die Entwicklung der Schweizer Zivilluftfahrt und des BAZL mitverfolgt werden. Dokumente, Fotos und Videos zeigen, wie sich die Luftfahrt seit 1920 verändert hat.

Wer erinnert sich nicht an seinen **ersten Flug**? Das BAZL möchte diese Erinnerung mit den Lesern von SkyNews.ch teilen, sei es in Form eines kurzen **Handy-Videos** oder als kleiner **Textbeitrag** mit einem **Bild**. «Mein erster Flug» soll die Faszination des Fliegens greifbar machen. Zu einem späteren Zeitpunkt wird ein unterhaltsames **Quiz** aufgeschaltet, mit dem man sein Wissen über die Schweizer Zivilluftfahrt testen und attraktive Preise gewinnen kann. Im Sommer erscheint als Beilage der Schweizer Fachmedien Aero-Revue, SkyNews.ch und Cockpit eine **Sonderbroschüre** «100 Jahre BAZL», die Vergangenheit und Zukunft des Amtes beleuchtet. *pd*

Foto Anton Heumann



Foto Hansjörg Bürgi

Das Luftamt übernahm 1969 bei Liquidation der Bücker 133 Jungmeister von den Fliegertruppen total sechs Flugzeuge, darunter auch den HB-MKH, das Bild stammt vom 1. Mai 1975 in Bern. – Neu ab FFA-Werk in Altenrhein kaufte das BAZL 1979 den AS202 Bravo HB-HGA, der am 21. Mai 1981 in Altenrhein fotografiert wurde.



Von 1998 bis 2016 setzte das BAZL den Agusta A109E Power HB-XQE ein. – Nur kurze Zeit verfügte das BAZL über die Cessna 560XL Citation Excel HB-VAA, sie wurde 2005 von der Luftwaffe als T-784 übernommen.

Für die Ortung von Notsignalen vermisster Luftfahrzeuge waren beide mit speziellen Homer-Geräten ausgerüstet.

Zur Standzeitenabdeckung während Revisionen oder als Ersatz setzten BAZL und BFU zivil registrierte Militärhelis ein, so die Alouette III HB-XNJ (V-268), die HB-XZM (V-276), die HB-ZBL (V-279) sowie die Alouette II HB-XYB (V-63). Bei Ersatzbeschaffungen blieb der Bund den europäischen Modellen treu: Aérospatiale/Airbus mit den AS350 Ecureuils (HB-XVA, HB-ZSN, HB-ZSO) und Agusta mit A109/119 (HB-XQE, HB-XWE, HB-ZSI und HB-ZKO).

Flugzeuge für Ausbildungskurse

Nach unbefriedigenden Versuchen mit der Beagle Mark 11 G-ASCC im 1963 kaufte das Luftamt 1967 die Socata MS.893 A Rallye Commodore HB-EDZ. Sie löste die Dewoitine D.26 HB-RAA als Schleppflugzeug ab. Bei späteren Beschaffungen von Schulflugzeugen orientierte sich das Amt an den in FVS-Kursen benützten Typen. So stiessen 1969/70 zwei Beagle B.121 Pup (HB-NAO/HB-NAP) als Ersatz der HB-EDZ, 1978 die Robin DR 400 Remorqueur HB-EYS und 1979 der FFA

202 Bravo (HB-HGA) zur Flotte. 1999 gesellten sich zwei zusätzliche Robin DR400/500 HB-KEY und HB-KEZ zur HB-EYS. Alle drei wurden 2017 von zwei Cirrus SR 22 HB-KMO und HB-KMP abgelöst.

« Eine Bundesbeteiligung am Kauf eines Agusta Bell 47J sicherte dem Luftamt ab August 1964 die Priorität zur Benützung des Heliswiss-Helikopters HB-XBX.



Seit 2017 setzt das BAZL mit dem Pilatus PC-12NG HB-FWA auch wieder ein Pilatus-Flugzeug ein, am 27. Januar 2020 besuchte er Samedan.

Als die Flugwaffe 1969 die Bucker 133 Jungmeister ausmusterte, übernahm das Luftamt sechs Einheiten, wobei je zwei bei Swissair (HB-MIK, HB-MKE) und bei der Groupe de vol à moteur Porrentruy (HB-MIX, HB-MKO) im Einsatz standen. 1987 tauschte das BAZL den Jungmeister HB-MKN gegen den Bucker 131 APM Jungmann HB-UUU ein. Für den Einsatz in Kaderkursen verfügte das Amt nacheinander auch über drei Segelflugzeuge: von Neukom die Elfe Standard S 3/P HB-858 und die S 4 A HB-1199 sowie von Schleicher den Zweisitzer ASK 21 HB-1700. ☀

www.bazl.admin.ch



Bis 2017 benutzten die BAZL-Inspektoren auch den Agusta A119 Koala HB-ZKO. – Der AW109SP DaVinci HB-ZSI kam von 2012 bis 2015 für die SUST bei Unfalluntersuchungen zum Einsatz.

Die Luftfahrzeuge des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL)

Zusammengestellt von Daniel Ruhier

Immatrik.	Baujahr	Luftfahrzeugmuster	c/n	Sitze	Eintrag	Gelöscht	BAZL OPS	Schicksal
HB – SAB	1938	Farner WF-23	-	1	02.12.1941	15.03.1946	1939 – 1941	Absturz Robert Gsell, 15.3.1946 Belpmoos
HB – OME	1937	S.F.C.A. Taupin	42	1	06.10.1937	24.04.1953	1942 – 1946	Office aérien fédéral; am 20.4.1953 verbrannt
HB – DUX	1946	Luscombe 8A Silvaire	2835	2	19.09.1946	aktiv	1947 – 1949	Philippe Monnier, Office aérien fédéral
HB – CAD	1947	Cessna 140	13033	2	07.07.1947	05.04.2017	1954 – 1956	H. Widmer, L+A; Exhibit Marokko
B – 7	1944	Beechcraft C-45 F	7930	7	04.01.1949	19.02.1952	1949 – 1952	Absturz L+A 19.2.1952 Vorder Galmihorn
HB – RAA	1931	Dewoitine D-26	274	1	04.08.1949	25.11.1970	1950 – 1967	1931–1948 U-282/U-282; G-BBMI, N282DW
HB – GAC	1945	Beech C 18 S	8326	5	22.11.1951	12.12.1951	1951	Ex 44-87103, N79848, SE-BTS (c/n in docs 8343); B-8, wieder HB-GAC am 4.10.2018
					25.05.1957	15.01.1969	1957 – 1966	
HB – IKI	1946	SNCAN Nord 1000	35	4	31.03.1948	18.08.1960	1953 – 1960	Ex HB-OAZ, D-EFFI, Absturz 30.4.1969
HB – LAS	1955	De Havilland DH 104 Dove 5	04462	9	07.11.1956	13.03.1972	1956 – 1972	an Fairflight Charters Ltd., G-AZPG
HB – DBL	1961	Saab 91 D Safir	91439	4	26.04.1961	20.03.2012	1961 – 1990	an Privat; an Wermlandsflyg, SE-CRS
HB – FAO	1959	Pilatus PC-6-H2 Porter	338	8	01.12.1959	25.08.1975	1962 – 1966	Unfall 2.6.1966 Tsanfleuorngletscher; w/o 25.8.1975 Nepal
G – ASCC	1961	Beagle E3 A.O.P. Mk.11	B.701	3	-	-	1963	Versuchsflüge Mai–September 1963
HB – GBT	1964	Beech 95-B55 Baron	TC-583	6	29.04.1964	02.07.1987	1964 – 1984	an Transairco F-GFBQ, N583TC
HB – XBX	1964	Agusta AB47J-3B-1	2068	3	03.08.1964	05.10.1066	1964 – 1966	Miete von Heliswiss, Absturz 25.9.1966
HB – XCN	1968	SA 318 C Alouette II / SA 315 B	2005 / 24	5	22.05.1968	10.11.1992	1968 – 1990	an Helog, Absturz 28.9.1992 Arth Goldau
HB – LDT	1968	Grumman G-159 Gulfstream I	188	12	11.11.1968	04.04.1997	1968 – 1992	an Swisscontrol; an Propair Inc., C-FAWE
HB – EHF	1966	Beech 35 C33A Debonair	CE-103	5	21.11.1966	08.12.2005	1968 – 1990	an Privat; Unfall 1.10.1992, Lausanne; D-ELID
HB – EDZ	1966	Socata MS.893A Rallye Commod.	10-605	4	20.07.1966	01.07.1993	1966 – 1976	Unfall 5.10.1976, an Privat; F-GINH
HB – 858	1967	Neukom Elfe Standard S 3/P	15	1	19.04.1967	05.08.1982	1967 – 1973	Unfall 6.8.1973 Wenslingen BL
HB – GDV	1969	Beech 65 - B 90 King Air	LJ-433	10	05.05.1969	05.03.1986	1969 – 1982	Absturz 24.1.1986, Westflanke Kleinobir OE
HB – MIK	1943	Bücker 133 Jungmeister	48	1	03.06.1969	06.05.1980	1969 – 1973	U-49; H: Swissair, D-EJOA
HB – MKE	1940	Bücker 133 C Jungmeister	31	1	03.06.1969	12.04.1972	1969 – 1972	U-84, Swissair, SG Grenchen, Absturz 7.4.1972, N515
HB – MKH	1940	Bücker 133 C Jungmeister	40	1	03.06.1969	aktiv	1969 – 1999	U-93, an Appair AG
HB – MKN	1940	Bücker 133 C Jungmeister	23	1	03.06.1969	aktiv	1969 – 1986	U-76, an Appair AG
HB – MIX	1940	Bücker 133 C Jungmeister	41	1	10.06.1969	17.07.1974	1969 – 1973	U-94, reaktiviert 9.7.1981-15.5.84; N54503
HB – MKO	1937	Bücker 133 Jungmeister	1	1	10.06.1969	28.09.1976	1969 – 1976	U-54, reaktiviert 22.9.2003 Appair AG
HB – NAO	1969	Beagle B.121 Series 2 Pup	B121-067	3	08.08.1969	08.01.1970	1969 – 1970	Ex G-35-067; Unfall 4.1.1970 Bex
HB – NAP	1969	Beagle B.121 Series 2 Pup	B121-144	3	03.04.1970	21.11.1979	1970 – 1979	Ersatz HB-NAO, Unfall 6.4.1979 Bern-Belp
HB – XDE	1970	SE 3160 Alouette III	1717	7	06.10.1970	14.10.1998	1970 – 1998	Absturz 13.10.1998 Blinnenhorn, Italien
HB – 1199	1974	Neukom Elfe S 4 A	47	1	1974	30.12.2016	1974 – 1983	(reaktiviert 7.4.2010 – 30.12.2016), privat
HB – EYS	1978	Robin DR 400 / 180 Remorqueur	1297	4	23.03.1978	aktiv	1978 – 2017	an Segelfluggruppe Cumulus, Amlikon
HB – HGA	1979	FFA AS 202 / 18 A1 Bravo	134	3	17.12.1979	17.04.2002	1980 – 1998	im April 2002 bei Sturm in Altenrhein zerstört
HB – UUU	1939	Bücker APM 131B -150 Jungmann	84	2	26.08.1981	aktiv	1981 – 2000	A-71; an Eric Chardonners, Lutry
HB – XNJ	1973	F+W Emmen SE 3160 Alouette III	144/1090	7	02.06.1982	23.09.1982	1982	V-268; Miete, 2010 Hilfspaket Pakistan
HB – GDJ	1982	Beech B 200 Super King Air	BB-1079	12	22.09.1982	29.10.2002	1982 – 2002	N200NA, 872 Aviación Naval Uruguayaya
HB – 1700	1983	Schleicher ASK 21	21164	2	03.06.1983	11.12.2017	1983 – 2017	D-1221
HB – GPC	1984	Beechcraft 58 P Baron	TJ-463	6	18.07.1984	12.09.2018	1984 – 2018	an AirPhot AG, Dübendorf; N140WF 9.4.2019
HB – XPE	1985	Aérospatiale SA365N Dauphin 2	6146	8	01.01.1985	04.02.2005	1985 – 2004	ab 2005 LW / LTDB, T-771, HB-XPE; I-ELIF
HB – PIP	1985	Piper PA-46-310P Malibu	8508091	6	26.09.1985	05.01.1995	1985 – 1994	Unfall 4.11.1994 Sion; Feuerwehr Bern-Belp
HB – KIA	1990	Beechcraft A 36 Bonanza	E-2522	6	19.09.1990	aktiv	1990 – 2018	an MX Management AG, Interlaken
HB – XVA	1990	Aérospatiale AS350B2 Ecureuil	2387	6	10.10.1990	06.07.2018	1990 – 2018	Ex F-WYME, jetzt OE-XSB
HB – XYB	1964	Sud Aviation SE313B Alouette II	1915	5	13.05.1991	aktiv	1991 – 1999	V-63, BFU, jetzt Alouette Swiss AG
HB – KAM	1988	Beechcraft F33A Bonanza	CE-1292	5	31.12.1991	03.12.2008	1992-2004	ex OY-BVO; an Privat, G-RRRT, N26RT
HB – XZM	1972	F+W Emmen SE 3160 Alouette III	152/1098	7	01.06.1993	01.10.1993	1993	V-276, Unfall 14.5.1998 Zezikon TG
HB – POP	1989	Piper PA-46-350P Malibu Mirage	4622077	6	15.12.1994	aktiv	1994 – 2017	Ex N9185B, 2017 an Malibu Club Basel
HB – XQE	1998	Agusta A 109E Power	11016	8	11.05.1998	aktiv	1998 – 2016	an Swift Copters SA, Heli Linth Service AG
HB – KEY	1998	Robin DR 400 / 500	11	5	18.12.1998	aktiv	1998 – 2017	an MFG Oberengadin
HB – KEZ	1999	Robin DR 400 / 500	12	5	01.02.1999	09.01.2018	1999 – 2017	Verkauf nach Deutschland
HB – ZBL	1973	F+W Emmen SE 3160 Alouette III	155/1101	7	26.04.1999	09.12.2005	1999 – 2005	V-279, Ersatz HB-XDE, ab 11.2001 BFU
HB – VAA	2002	Cessna 560XL Citation Excel	560-5269	10	26.08.2002	18.01.2005	2002 – 2004	Ex N51160; ab 2005 LW / LTDB, T-784
HB – XWC	1992	Agusta A109K2	10003	8	04.01.1993	aktiv	2004 – 2013	BFU, ab 2008 SUST Payerne; an GCC SärI
HB – ZKO	2000	Agusta A119 Koala	14007	8	27.02.2007	aktiv	2006 – 2017	Ex I-KALA (BAZL 6/06); Heli-Lausanne SA
HB – ZSI	2012	Agusta AW 109 SP Da Vinci	22272	8	26.10.2012	aktiv	2012 – heute	SUST Payerne, ab 2015 BAZL
HB – FWA	2014	Pilatus PC-12/47E NG	1515	10	04.11.2014	aktiv	2017 – heute	
HB – ZSN	2017	Airbus AS350B3e – H125	8343	6	01.02.2017	aktiv	2017 – heute	
HB – ZSO	2017	Airbus AS350B3e – H125	8349	6	01.03.2017	aktiv	2017 – heute	SUST Payerne
HB – LZH	2017	Diamond DA42NG Twin Star	42.N233	4	11.07.2017	aktiv	2017 – heute	
HB – KMO	2017	Cirrus SR 22	4515	4	12.10.2017	aktiv	2017 – heute	ex N146CH
HB – KMP	2017	Cirrus SR 22	4516	4	13.10.2017	aktiv	2017 – heute	ex N147CH