

# Birrfelder Flugpost



Nr. 3 – September 2023

Aero-Club Aargau

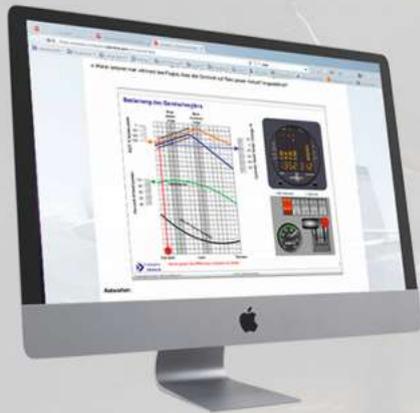
FLUGPLATZ

**BIRRFELD**



# Theoriekurs Privatpilot PPL(A) im Fernunterricht

Beginnen Sie Ihre Privatpiloten Theorie-Ausbildung noch heute, zu Hause, am Computer.



[www.swisspsa.ch](http://www.swisspsa.ch)

## MEHR ALS EINE FLUGSCHULE

Birrfeld • Lommis • Sitterdorf • Speck-Fehraltdorf • Wangen-Lachen • Zürich-Kloten



Spezialisiert  
auf Korrekturbrillen,  
Sonnenbrillen  
und Schiessbrillen mit den  
dazugehörigen  
Sehtestmöglichkeiten

Grosses Sortiment an  
Feldstechern, Höhenmessern,  
Wetterstationen und Lupen

**moser optik**  
Brillenfachgeschäft      Optische Instrumente

Moser Optik AG Neumarktplatz 7 Postfach 496 5200 Brugg  
Telefon 056 441 01 50 [www.moser-optik.ch](http://www.moser-optik.ch)





**«Durch die Leidenschaften lebt der Mensch, durch die Vernunft existiert er bloss.»**

Dieses Zitat von Nicolas Sebastien Chamfort (französischer Dramatiker) sagt das aus, wovon ich seit meiner Kindheit überzeugt bin.

Die wirkliche Leidenschaft erleben Menschen, die sich von Dingen begeistern können und sich von diesen Dingen ganz in ihren Bann ziehen lassen. Dinge, von denen man nicht aufhören möchte, sie zu leben und darüber zu reden. Wir leben in einer hektischen Zeit mit Unsicherheiten in vielen Bereichen, in einer Zeit, in der wir alles konsumieren und unser Zuhause mit den neuesten Dingen aus dem Supermarkt füllen können. In dieser Zeit sind Erfahrungen, Erlebnisse und bereichernde Momente – so, wie wir sie in der Luft und am Boden erleben dürfen – am Ende doch das Wichtigste, was wir mitnehmen können.

Ich denke, dass Leidenschaft sowohl bei der Arbeit als auch im Privaten eine der grössten und nachhaltigsten Glücksquellen ist, die uns zur Verfügung steht. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um Musik, sportliche Aktivitäten, Theaterbesuche, Kochrezepte oder in unserem Fall um die Aviatik handelt – Leidenschaft lässt die Augen funkeln und macht uns glücklicher.

Als den Gebrüdern Wright am 17. Dezember 1903 der erste Motorflug gelang und sie mit ihrem stoffbespannten Doppeldecker 35 Meter weit flogen, ahnte niemand, wie sich die Aviatik 120 Jahre später präsentieren würde und dass dieser kurze Flug der Startschuss für eine ungeahnte Entwicklung war. Damals staunten die Menschen, wenn sie den Hüpfen eines Flugzeugs miterleben durften, und noch heute schauen die Menschen beim Start eines Grossraumflugzeugs fasziniert zu oder staunen, wenn sie den eleganten Segelflugzeugen beim Kreisen oder dem Kunstflieger beim Looping zusehen. Menschen, die fliegen, gewinnen mit jedem Höhenmeter unvermittelt Distanz zu den irdischen Problemen. Sie geniessen die Freiheit über den Wolken, den majestätischen Anblick der Alpen und die Schönheiten, welche die Natur aus der Vogelperspektive bietet. Sie werden sich aber auch der Verletzlichkeit der Natur bewusst, wenn sie die schmelzenden Gletscher, Wälder mit Sturmschäden oder das zersiedelte und stellenweise zubetonierte Mittelland überfliegen. Fliegen ist unsere Leidenschaft: Sie gibt uns Kraft, Vertrauen, Erfüllung und schenkt Freude im Leben. Pflegen wir dieses Geschenk!

Heinz Wyss

## Impressum

### Herausgeber

Regionalverband Aargau  
des Aero-Clubs der Schweiz  
Flugplatz Birrfeld  
5242 Lupfig  
www.birrfeld.ch  
Telefon 056 464 40 40

### Erscheinungsweise

4-mal pro Jahr: März, Juli, September,  
Dezember.  
Redaktionsschluss nächste Ausgabe:  
1. November 2023

### Fotos in dieser Ausgabe

Archiv AeCA, Ephraim Friedli, Benjamin  
Horner, Timo Huber, Gerald Janes, Andi  
Meisser EAS, Guido Pellicoli, Rolf Suhner,  
Vorstand AeCA, Heinz Wyss

### Mitarbeitende dieser Ausgabe

Ephraim Friedli, Tom Güttinger, Benjamin  
Horner, Timo Huber, Fabian Hummel, Andi  
Meisser, Vorstand AeCS, Heinz Wyss (WH)

### Auflage

1700 Exemplare

### Verlag, Produktion, Inserate

Swiss Aviation Media  
Aarauerstrasse 20  
5116 Schinznach-Bad  
Tel. 056 442 92 44  
verlag@swissaviation.ch

### Druck und Versand

Sprüngli Druck AG  
Gaswerkstrasse 56  
4900 Langenthal

### Redaktion

Heinz Wyss  
Natel: 079 339 73 00  
E-Mail: heinzwyss@gmx.ch

Birrfelder Flugpost ist das offizielle Publikationsorgan für Mitglieder des Regionalverbands Aargau des AeCS.

Der Abonnementsbeitrag ist im Mitgliederbeitrag enthalten.

### Inhalt

Aus dem Vorstand	4
Nachwuchsförderung AeCS	5
Personelles Aero-Club	6
Aus der FSB-Geschäftsleitung	7
Aktuelles aus der SwissPSA	8
Änderungen in der FSB-Flotte	9
Wanderlager 2023	10
Einmal Freiheitsstatue und zurück	14
Selbstbauer trafen sich im Birrfeld	18
Weisch no?	21
Termine	23

Aus dem Vorstand

# Mit voller Kraft an der Arbeit

Weiterhin sind der Vorstand und das gesamte Flugplatz-Team mit viel Kraft an der Arbeit und führen den Flugplatz Birrfeld, die Fliegerschule inklusive Maintenance und den Aero-Club in die Zukunft. Die Suche nach einem Geschäftsführer im Birrfeld ist in vollem Gange und erste Gespräche haben bereits stattgefunden.

Nach der Renovation des Dachs über dem Restaurant Cockpit wurden und werden weitere Dächer saniert, so zum Beispiel bei den Segelflugboxen. Die Pflege des Flugplatzes wird durch Guido Pellicoli, durch Flugplatzchef-Stellvertreter und manchmal auch externe Firmen erledigt.

Am 3. November findet der Neumitglieder-Apéro statt, an welchem wir alle neuen Mitglieder gerne kennenlernen, falls wir nicht bereits an einem der anderen Anlässe das Vergnügen hatten. Dabei können sich auch unsere am Platz ansässigen Fluggruppen präsentieren und vorstellen. Dieses Jahr wird uns nach langer Zeit auch wieder der Samichlaus im Birrfeld



Es wird tatkräftig angepackt.

besuchen. Weitere Informationen dazu folgen.

Bis zum Ende des Jahres können wir hoffentlich Neuigkeiten berichten bezüglich Luftfahrzeughalter-Reglement (welches die

Hangarplätze und Benutzung regelt) und der Überarbeitung der Landetaxen. Wir wünschen uns allen einen schönen Herbst mit vielen fliegbaren Tagen, CAVOK und schöne Flüge.  
Vorstand AeCA

## Wichtige Anliegen der Flugplatzleitung

### Lärmverminderung

Wir rufen alle Pilotinnen und Piloten auf, die Volten sowie die Ein- und Ausflüge exakt einzuhalten. Insbesondere weisen wir auf folgende neuralgischen Punkte hin:

- Den Downwind nicht extenden sondern bei Bedarf einen Orbit auf 2000 Fuss zur Innenseite des Flugplatzes fliegen.
- Base 08 verläuft exakt über der Baumallee. Wird die Base zu weit westlich geflogen, wird bewohntes Gebiet von Lupfig überflogen.  
Base 26 verläuft genau über die Reussbrücke.
- Den Downwind exakt gemäss VAC und nicht zu weit nördlich fliegen. Die Gemeinden Hausen, Mülligen und Birmenstorf sind auf der VAC-Karte als «lärmempfindliche Gebiete» markiert.
- Ein- und Ausflug Nord: Bitte exakt gemäss VAC fliegen. Genau Mitte Eitenberg, in der Mitte zwischen Hausen und Mülligen. Das Überfliegen von Mülligen und Hausen unbedingt vermeiden.
- Die im AIP publizierte Mittagspause ist einzuhalten (keine Motorflugvolten und im Segelflug nur Starts zu Streckenflügen).
- **Achtung Sektor West: Bitte die Gemeinde Habsburg bei Ein- und Ausflügen nicht überfliegen.**

### Flugsicherheit

1. Wirbelschleppen hinter startender oder landender Antonov beachten. Genügend Abstand einhalten.
2. Keine direkten Einflüge aus den Sektoren West, Nord und Süd in Downwind. VAC Birrfeld beachten und einhalten!
3. Überflug der Pistenachse in den Segelflughbereich unbedingt vermeiden.
4. Downwind nicht «extenden». Orbit gemäss Merkblättern «Seperationsregeln im Birrfeld» fliegen. Die Merkblätter finden Sie im Briefingraum.
5. Höhen bei Einflug aus Sektoren einhalten (4000 Fuss). Im Ausflug auf 3500 Fuss steigen.



Nachwuchsförderung des AeCA

# Ein Traum geht in Erfüllung

Für die vom Vorstand im Juni beschlossene Förderung des fliegerischen Nachwuchses sind erste Bewerbungen eingegangen. Diese Unterstützung ersetzt teilweise auch bisherige, verdeckte Beiträge an die Nachwuchsförderung, wie zum Beispiel der Erlass der Starttaxe für die Grundausbildung im Segelflug. Sie soll gezielt junge Pilotinnen und Piloten ansprechen und unterstützen, welche sich die Ausbildung zur Segel- oder Motorfluglizenz hart erarbeiten müssen.

Wir freuen uns, dass wir mit Benjamin Horner einen ersten Segelflugpiloten in seiner Ausbildung zum Lizenzerhalt unterstützen dürfen. Aufgrund Benjamins enger Verbundenheit zum Birrfeld, seiner aktiven Vereinstätigkeit und seinen fliegerischen Ambitionen wird Benjamin mit dem Maximalbeitrag von 1000 CHF unterstützt. Benjamin hat diesen Sommer seinen Informatik-Bachelor abgeschlossen und startet nun das Masterstudium in Data Science. Als erster Pilot, welcher von der Unterstützung profitiert, hat Benjamin zugestimmt, ein bisschen mehr von sich preiszugeben.

**«Flugpost»:** Benjamin, danke für die Bereitschaft für ein kurzes Interview. Erzähl doch, wie Du zum Segelflug gefunden hast und im Birrfeld gelandet bist.

**Benjamin:** Schon als kleiner Junge lebte ich meine Faszination für die Aviatik, als ich beispielsweise mit meinen in Lupfig wohnhaften Grosseltern an den kleinen und grossen Flughäfen unterwegs war. Im Birrfeld hatte ich das Glück, bereits als Knabe meine ersten Rundflüge zu erleben und in den Genuss des YES-Flugtags zu kommen. Gegen Ende meiner Kantonsschulzeit stellte ich mich der Herausforderung eines SPHAIR-Kurses, den ich nach zwei intensiven Sommerwochen im Birrfeld erfolgreich abschliessen konnte.

**Mit dem Ende des SPHAIR-Kurses war aber Deine fliegerische Laufbahn nicht zu Ende?**

Genau. Im vergangenen Winter habe ich mich dazu entschieden, der AFG Zürich beizutreten und die Ausbildung zur Segelflugli-



Segelflugpilot Benjamin Horner in seinem Element.

zenz in Angriff zu nehmen. Mit der AFG verbindet mich neben meinem Heimtaflugplatz auch die ETH Zürich. Aufgrund meiner zielstrebigsten und ambitionierten Persönlichkeit war es für mich klar, dass ich mich dieses Jahr neben dem Studium und der Arbeit vollkommen auf die Fliegerei konzentrieren möchte. Im Frühling habe ich bereits die Prüfungen zur Theorie und zur Voice abgelegt. Trotz einiger wetterbedingter Ausfälle ging es für mich an den Wochenenden des von der AFG organisierten Frühlingsslagers im Birrfeld und beim Windenlager in der Kisslegg bereits über 60 Mal in die Luft – sowohl mit als auch ohne Fluglehrer. Mein Ziel der Segelfluglizenz bis Ende der Saison ist in greifbarer Nähe.

**Wie geht es danach weiter?**

Ich freue mich bereits jetzt darauf, nächste Saison nochmals deutlich mehr Erfahrungen über dem und rund um das Birrfeld zu sammeln. Zudem strebe ich die Teilnahme an einem ersten BFK für die Einführung in den Gebirgsflug an. Mein langfristiges Ziel ist

schliesslich die Fähigkeit, grossartige Streckenflüge zu absolvieren und innerhalb der AFG das Vereinsleben weiter kultivieren zu können. Für mich geht der Kindheitstraum in Erfüllung, meine Leidenschaft für die Aviatik als Hobby und Teil der AFG ausüben zu dürfen.

**Wie finanzierst Du deine Ausbildung zum Segelflugpiloten?**

Parallel zum Vollzeitstudium darf ich bei der Siemens als Werkstudent zwei Tage pro Woche in interessante und studienrelevante Themen eintauchen. Diese Teilzeitstelle trägt neben Lebenshaltungskosten auch die Segelflugausbildung. Über die Erleichterung dieser finanziellen Hürde mittels der Nachwuchsförderung des Aero-Clubs Aargau zuhause meiner Passion und neuem Hobby bin ich begeistert und dankbar.

**Benjamin, danke für das Interview. Wir wünschen Dir viel Spass im Birrfeld und spannende Flüge!**

# Personelles Aero-Club

Im Juli hatte **Daniela Abadia** ihren letzten Arbeitstag im AIS. Sie hat sich entschieden, eine neue berufliche Herausforderung anzunehmen. Wir danken Daniela ganz herzlich für ihr geleistetes Engagement im Birrfeld und wünschen ihr privat und beruflich für die Zukunft alles Gute. *WH*

Am 30. Juli 2023 durfte unser **Ehrenmitglied Max Salm** (rechts im Bild) aus Umiken seinen 101. Geburtstag feiern. Im Birrfeld gehörte der Maschineningenieur bei der Fliegerschule Birrfeld zu den Männern der ersten Stunde. Zudem stand er über Jahre als Schlepp- und Rundflugpilot im Einsatz. Wir gratulieren Max Salm nachträglich ganz herzlich zu seinem Geburtstag. *WH*



## Matthias Jauslin zur Wiederwahl

Der Birrfelder Segelflieger Matthias Jauslin, seines Zeichens Zentralpräsident des Aero-Clubs der Schweiz, kandidiert für die Wiederwahl in den Nationalrat. Jauslin gehört diesem seit acht Jahren an. Während dieser Zeit hat sich der FDP-Parlamentarier auf verschiedenen Ebenen speziell für die Leichtaviatik eingesetzt mit Interpellationen, parlamentarischen Initiativen, Motionen, Postulaten oder mit Fragen an den Bundesrat. Als AeCS-Zentralpräsident unterstützt er auch den Regionalverband Aargau.

Matthias Jauslin blickt auf eine lange politische Karriere zurück, auf Gemeinde-, Kantons- und nationaler Ebene. Die Parlamentswahlen finden am 22. Oktober statt. Es liegt nun in den Händen der Aargauer Wählerinnen und Wähler, auch aus unseren Reihen, ob Matthias Jauslin in Bundesbern unseren Anliegen für eine weitere Legislaturperiode Gehör verschaffen kann.

[www.matthias-jauslin.ch](http://www.matthias-jauslin.ch)

[www.parlament.ch/de/biografie/matthias-samuel-jauslin/4208](http://www.parlament.ch/de/biografie/matthias-samuel-jauslin/4208)



Nationalrat, AeCS-Präsident und Mitglied der Segelfluggruppe Lenzburg, Matthias Jauslin, stellt sich zur Wiederwahl als Nationalrat. Der erfahrene Politiker setzt sich als Parlamentarier auch für Belange der Leichtaviatik ein.

**Offizielle Partner**

- AVIATION SUISSE
- FEDERATION SUISSE DE VOL EN VOILE
- FEDERAZIUNTA SVIZZERA DE VOL EN VOLE
- SWISS AERODROMES
- MPVS
- PSVM
- EAS

**AFS**  
all-financial-solutions gmbh  
Flugplatz Birrfeld  
5242 Lupfig  
Tel. 056 210 94 74  
Fax. 056 210 94 75  
afs@af-s.ch  
www.a-f-s.ch

Mitglieder unserer offiziellen Partner profitieren von aussergewöhnlichen Lösungen und Spezialkonditionen bei Versicherungen für Piloten, Flugplätzen und Unterhaltsbetrieben.

more for you

# Aus der FSB-Geschäftsleitung

## Goodbye, Sarah und Ivo

**Sarah Dubler** bereicherte das Team der Fliegerschule Birrfeld ab Mai 2020 und arbeitete mit einem Pensum von 30 bis 40% sowohl für den Aero-Club Aargau wie auch die Fliegerschule. Sie betreute die Personaladministration, Lohnbuchhaltung, die Sozialversicherungen und das Zeitmanagement, auch bei der Einsatzplanung für das AIS wirkte sie mit. Zudem assistierte sie zahlreichen Geschäftsleitern in Fragen des Personals / Human Resources bei Themen wie Stelleninseraten, Bewerbungsmanagement, aber auch bei Austrittsschreiben oder in der Mithilfe bei der Redaktion von Arbeitszeugnissen.

Sarah verlässt das Birrfeld per 31. Oktober 2023 auf eigenen Wunsch. Wir bedauern diesen Schritt ausserordentlich und wünschen ihr für ihre berufliche und private Zukunft alles Gute und viel Erfolg. Persönlich bedanke ich mich bei ihr herzlich für die bisher geleistete Arbeit. Wie mein Vorgänger konnte auch ich mir keine bessere Mitarbeiterin in dieser Rolle vorstellen.

**Ivo Engel** war seit Oktober 2019 im Team der Maintenance der Fliegerschule tätig, zuerst als Prozessfachmann für Prozessoptimierung und seit Juli 2022 in leitender Funktion als CAM (continuous airworthiness manager). Die eigene Flotte sowie Flugzeuge von Vereinsmitgliedern stets lufttüchtig zu halten, ist von grosser Bedeutung, und alle diese Flugzeuge waren bei Ivo stets in guten Händen. Ivo übernahm das Amt in einer Phase grosser Umstellungen und wir danken ihm ausdrücklich für sein grosses Engagement zum Abschluss der Einführung von MRX und die gute Zusammenarbeit.

Auch Ivo verlässt das Unternehmen zu unserem Bedauern auf eigenen Wunsch. Wir wünschen ihm für seine berufliche und private Zukunft alles Gute und viel Erfolg.

*Tom Güttinger*



## Neu brevetierte Motorflugpiloten

Dank des Sommerwetters haben gleich einige Piloten ihre PPL(A)-Motorflugausbildungen bei der FSB erfolgreich abgeschlossen:

- Yanick Roth (Fluglehrer Chris Decking) am 22. Juni 2023 auf Diamond Katana
- Moritz Kruse (Fluglehrer Wilfried Haferland) am 1. Juli 2023 auf Piper TDI
- Michael Krebs (Fluglehrer Chris Decking) am 4. Juli auf Diamond Katana
- Mikko Marti (Fluglehrer Lukas Schaufelberger) am 11. Juli 2023 auf Diamond Katana
- Peter Kaufmann (Fluglehrer Wilfried Haferland) am 25. August 2023 auf Piper TDI

Ende Juni hat Lukas Schaufelberger seine Ausbildung zum Fluglehrer im Birrfeld erfolgreich abgeschlossen. Wir gratulieren den frisch brevetierten Piloten und dem neu «unlimitierten» Fluglehrer Lukas herzlich und wünschen allen weiterhin viele schöne und kameradschaftliche Stunden im Birrfeld und in der Luft.

*Tom Güttinger*

# Aktuelles aus der SwissPSA

Gegen Ende 2022 wurde die Swiss Pilot School Association (Swiss-PSA), von der die Fliegerschule Birrfeld einer der grossen Standorte ist, vom BAZL auditiert. Zudem ist seit diesem Frühling eine neue Führung in dieser ATO am Werk (Accountable Manager und Präsident Arthur Weber, Cheffluglehrer Sergio Petrig), das Birrfeld ist mit Andreas Marti im Vorstand vertreten.

Aus dem Audit resultierten einige Findings und die SwissPSA wurde neu als «complex ATO» eingestuft, für welche höhere Anforderungen geltend gemacht werden. In der Folge musste die Dokumentation (Organisation Management Manual sowie Operations Manual / Technical Manual) durch ein Team unter der Leitung von Ramon Meierhöfer komplett neu geschrieben werden, um dem erhöhten Standard zu genügen. Insbesondere Ramon verdient grossen Dank für dieses umfangreiche Werk in Englisch. Daraus abgelei-

tet resultieren Hausaufgaben für die Flugschulstandorte, von Informationen und Schulungsthemen bis zu aufwändigen Anpassungen von AGBs, Vorlagen sowie der erweiterten Flugzeugchecklisten. Aktuell sind die Arbeiten im Birrfeld dank des Engagements von Christine Labhart, unterstützt von Tom Güttinger, Chris Decking und einem halben Dutzend Fluglehrer, gut unterwegs, um das Zieldatum Mitte September zu halten und damit für das Birrfeld die Präsenz einer Flugschule auf höchstem Niveau sicherzustellen.

*Tom Güttinger*



Immer wieder attraktiv: Der Blick in das und aus dem legendären Oldtimer-Cockpit HB-SEX.



## Sie sagte JA!

Immer wieder dienen die beliebten Rundflüge auch für Heiratsanträge. So auch am 2. Juli auf einem Rundflug mit der Pilotin Svenja Godbersen. Die Braut sagte JA!

# Änderungen in der FSB-Flotte

Der Verwaltungsrat der FSB beschäftigt sich intensiv mit der Flottenpolitik und erarbeitet derzeit eine Flottenstrategie. Zwei Verkaufsvorgänge von Flugzeugen, die Einzelstücke in unserer Flotte sind, wurden in diesem Zusammenhang umgesetzt oder sind in der Umsetzung.

Die **Diamond Eclipse DA20-C1 HB-SGH** wurde im Juli an die Sportfliegergruppe Schwenningen am Neckar verkauft und am 14. Juli 2023 von Andreas Marti und Tom Güttinger überflogen. Das Geschäft verlief sehr professionell und kameradschaftlich. HB-SGH ist mittlerweile D-registriert. Wir wünschen den neuen Eigentümern viel Freude an der Eclipse und dem Flugzeug und seinen Pilotinnen und Piloten «many happy landings».



Oben: Die HB-SGH vor der Abreise. Unten: Angekommen in der neuen Umgebung im Schwarzwald.

## HB-CNY wird verkauft

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung beabsichtigen zudem den Verkauf der Reims **Cessna F172N HB-CNY**. Sie haben zu diesem Zweck Stefano Scossa von Aeromeccanica SA mit dem Verkauf beauftragt. Die Maschine ist mit einem Thielert TAE 125 TDI-Motor (TSN 800h) ausgerüstet.

Interessenten melden sich bitte direkt bei Stefano Scossa unter [info@aeromeccanica.ch](mailto:info@aeromeccanica.ch)

Bis ein allfälliger Käufer gefunden ist, steht die HB-CNY weiterhin für Schulung und Charter zur Verfügung.



HB-CNY in der alten...



... und in der aktuellen Bemalung.



Diavolezza

# Wanderlager 2023

Seit vielen Jahren führt eine kleine, wechselnde Gruppe von AFG-Piloten im Frühling bzw. Frühsommer jeweils ein Wanderlager mit dem Segelflugzeug durch. Je nach Wetterlage dauert dies zwei bis fünf Tage. 2023 bestritten Raphael Zimmermann und ich das Wanderlager zusammen im Arcus. Das zweite Pilotenduo musste leider kurzfristig umplanen, sodass wir nur zu zweit waren.

**D**ie Planungen begannen vor einiger Zeit mit dem Kartenkauf für halb Europa, denn daran soll es ja nicht scheitern. Wohin und wie viele Tage das Lager dann wirklich geht, entscheidet sich erst kurz vor dem Abflug. In diesem Jahr liessen die Wetteraussichten immerhin auf zwei Wochenendtage mit guter Thermik im ganzen Alpenraum und insbesondere im Osten schliessen.

## Erstes Zwischenziel Ohlstadt

Top motiviert trafen wir uns am Samstagmorgen und bereiteten den Arcus für den Abflug vor. Getreu dem Motto «Zahnbürste und Kreditkarte» war unser Gepäck überschaubar. Dennoch dauerte es geraume Zeit, bis wir bereit waren. Dies führte dazu, dass wir in der Schlange – wir waren nicht die Einzigen, die vom guten Tag profitieren wollten – fast zuhinterst landeten. Die Wartezeit brachte uns wenigstens auf die Idee, dass wir die Schleppkapazitäten unserer potenziellen Ziele abklären könnten.

Schnell fanden sich mit Ohlstadt und Kufstein zwei Flugplätze, die uns beide gerne willkommen heissen würden.

Etwas später ging es dann endlich los. Durch den späten Abflug hatte sich die Thermik bereits gut organisiert und wir fanden den direkten Einstieg in die Alpen über den Lindenberg und die Rigi. Dabei kamen wir bereits bei der Rigi über dem Gipfel an und gelangten so relativ einfach ins höhere Relief. Via Pragelpass ging es zum Piz Segnas und weiter zum Tällistock. Dort entschieden wir uns für einen Abstecher ins Engadin, welches wir über den Julierpass erreichten. Auf der Südseite standen die Cumuli besser und wir setzten unsere Reise recht entspannt fort. Nach dem Engadin folgten wir dem Alpenkamm südlich des Inn, querten den Luftraum von Innsbruck nach Norden an die Nordkette und flogen via Zugspitze zu unserem Ziel Ohlstadt-Pömetsried.

Dort wurden wir von freundlichen Helfern empfangen und der Arcus befand sich im Nu in der Park- und Übernachtungs-



Vor dem Start im Birrfeld



Zugspitze



Ohlstadt



Zell am See, Wendepunkt

position. Vom lokalen Flugdienstleiter erhielten wir eine Flügelstütze, die passte nun wirklich nicht mehr ins Cockpit, sodass dem Arcus eine sichere Nacht bevorstand. Ebenfalls mit der Hilfe des Flugdienstleiters fanden wir schnell ein passendes Hotel in Ohlstadt und während des Bierchens im Flugplatzkaffee auch eine Mitfahrgelegenheit zum Hotel und am nächsten Tag wieder zum Flugplatz zurück.

### Wendepunkt Zell am See

Da das Wetter für Montag etwas unsicher und gewitterhaft angekündigt war, entschieden wir uns am Sonntagmorgen für den Rückflug ins Birrfeld. Aufgrund der guten Bedingungen kamen wir relativ früh in die Luft. Der Schlepppilot brachte uns zielgenau zum ersten richtig guten Aufwind, der uns umgehend auf 3000 m ü. M. brachte. Da wir gegenüber dem Vortag zwei Stunden früher dran waren und das Wetter top Aussichten bot, entschieden wir uns für einen Abstecher Richtung Osten. Zuerst ging es der Nordkette entlang ins Pinzgau bis nach Zell am See. Unterwegs trafen wir noch auf einige Gleitschirmpiloten, die theoretisch Teilnehmer vom XAlps hätten sein können. Chrigel Maurer war da bekanntlich schon lange wieder im Ziel.

Für uns war Zell am See der Wendepunkt. Wir flogen das Pinzgau wieder hoch und machten uns auf einem ähnlichen Weg zurück ins Engadin wie am Vortag. Unterwegs sahen beide Talseiten

gut aus und wir entschieden uns für die Nordseite. Lief es bis dahin wie am Schnürchen, wurde es nun etwas zäher. Was wir erlebten, passte für uns nicht zum Wolkenbild: Statt auf-ging es mehrheitlich abwärts. Kurz vor Samedan entschieden wir uns für den Wechsel auf die Südseite, was sich mit etwas Geduld auszahlte. Ohne den Wechsel wäre es evtl. doch eine dreitägige Tour geworden. Anschliessend verliessen wir das Engadin via den Albulapass und flogen Richtung Tiefencastel, wo wir den Bergsturz von Brienz aus sicherer Distanz sehen konnten. Auch aus der Luft ist dieser sehr beeindruckend. Da wir uns wieder in komfortabler Höhe befanden, flogen wir etwas entspannter auf fast direktem Weg Richtung Birrfeld. Nach der Querung des Alpenhauptkamms wähten wir uns auf einem gemütlichen Gleitflug ins Birrfeld. Wie sich herausstellte, waren wir etwas zu voreilig und mussten unterwegs noch einmal etwas zittern, wollten wir es doch ohne Motoreinsatz nach Hause schaffen. Am Ende landeten wir etwas geschafft, aber glücklich im Birrfeld.

Für mich war es die Wanderlagerpremiere und ganz sicher nicht das letzte Wanderlager. Ich fand es schön, neue Gebiete und Plätze kennenzulernen und für einmal nur in eine Richtung fliegen zu können. Auch durften wir einmal mehr die Gastfreundschaft auf deutschen Segelflugplätzen geniessen. Etwas Abenteuergeist und Improvisationswille gehören sicher dazu und man muss mit kleinem Gepäck auskommen, aber die Erfahrung lohnt sich.

*Ephraim Friedli*



Startbereite Segelflugzeuge am 8. Juli im Birrfeld

**Full service of avionics and instruments.**



**Avionitec AG**  
General Aviation Center  
8058 Zurich-Airport  
+41 43 816 44 39

**Locations**  
Zurich Airport  
Grenchen Airport  
Birrfeld Airport

**info@avionitec.ch**  
**www.avionitec.ch**

**AVIONITEC**

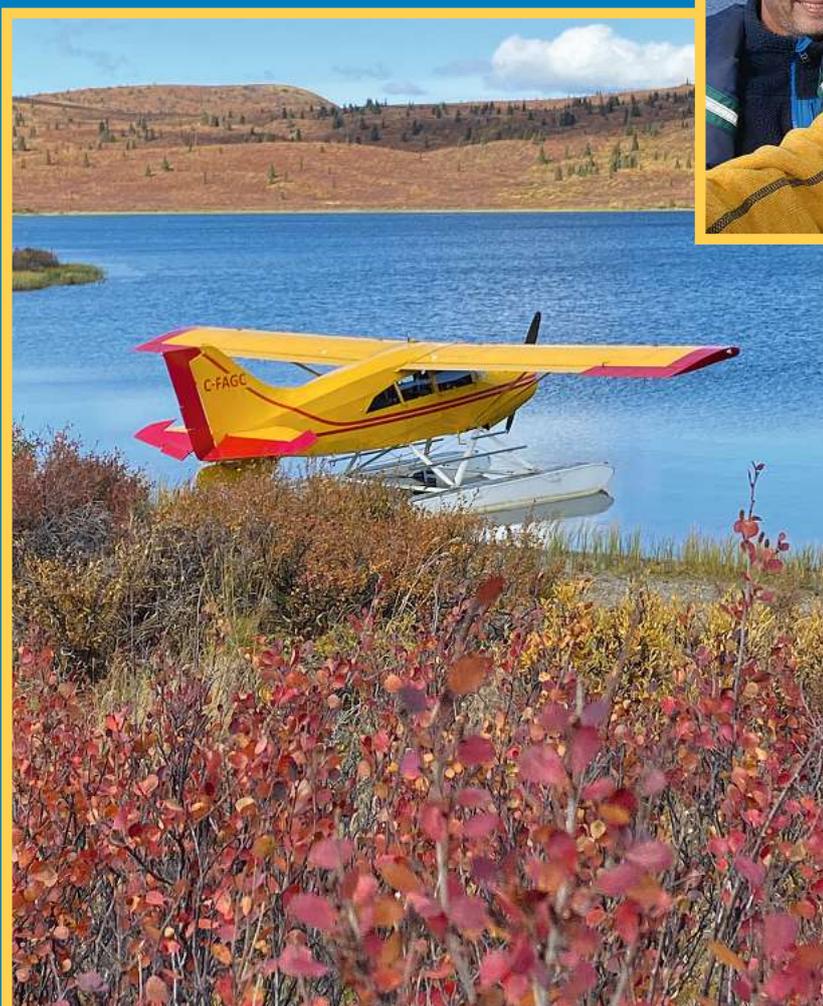
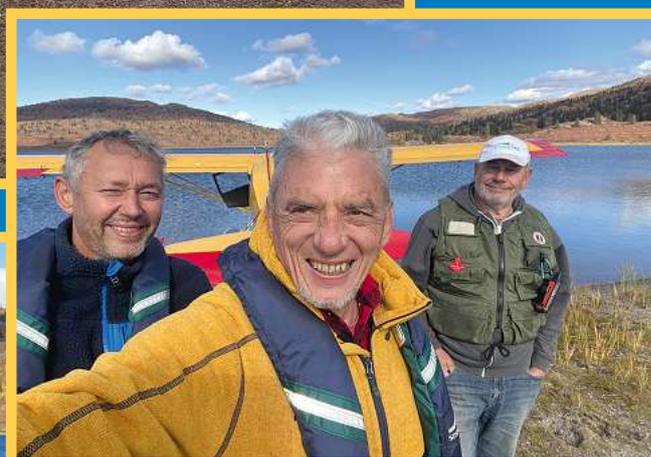
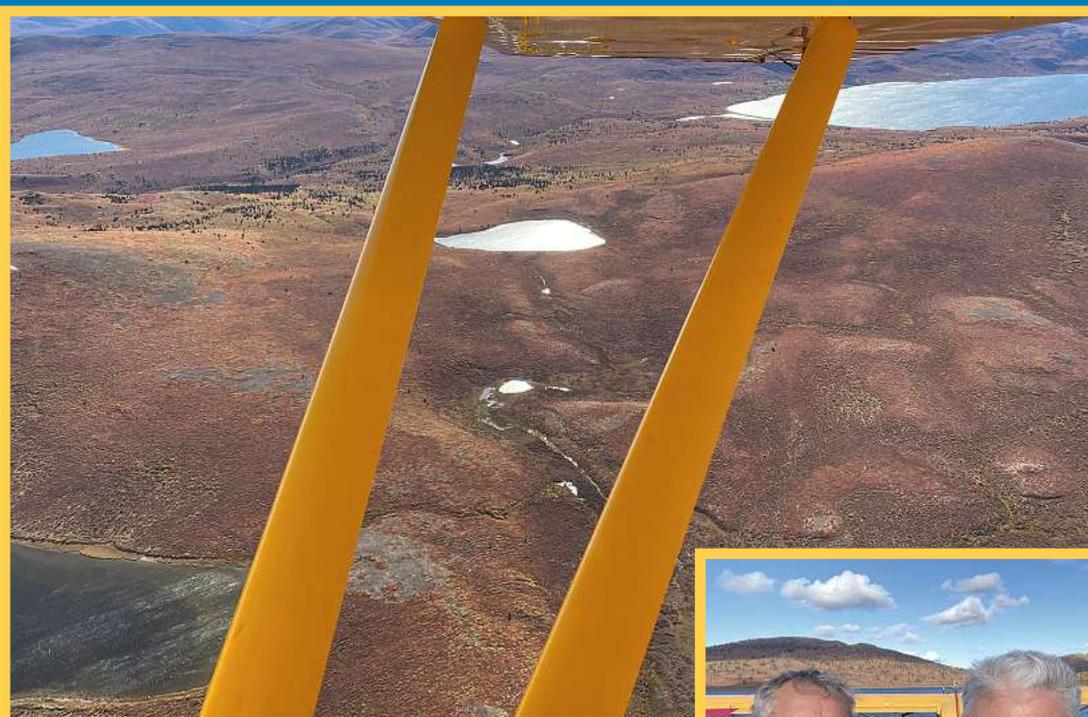


**Das Geschenkabo für Flugbegeisterte.**  
12 Mal im Jahr die besten Seiten der Aviatik nach Hause geliefert.

**Cockpit**  
Das Schweizer Luft- und Raumfahrt-Magazin

**Jetzt abonnieren:**  
[www.cockpit.aero](http://www.cockpit.aero)

## Birrfelder «Buschpiloten»-Treffen in Yukon



Im September traf Heinz Wyss (Bild Mitte) zwei Birrfelder Freunde im kanadischen Yukonterritorium.

Christoph Altherr (rechts), ehemaliger Fluglehrer bei der FSB und AIS-Mitarbeiter, wanderte im Jahre 1999 nach Yukon aus und wohnt heute in Whitehorse.

Peter Roth (links), ehemaliger Rundflugpilot und Flugplatzchef-Stellvertreter, zog es vor einem Jahr in die Einsamkeit des Fish-Lake, zirka 50 Kilometer nördlich von Whitehorse.

Bei herrlichem Flugwetter flogen die drei Piloten mit dem Wasserflugzeug von Christoph Altherr ab Whitehorse über den farbenprächtigen Yukon und landeten auf einem See in der weiten Einsamkeit der Yukon-Region.

Ein unbeschreibliches Erlebnis in einer Welt, die geprägt ist von der arktischen Tundra, riesigen Gebirgskämmen sowie borealen Nadelwäldern.

# Einmal um die Freiheitsstatue und zurück

Diese Idee hat sich vor einigen Jahren in meinem Kopf entwickelt. Vermutlich war der Auslöser ein Youtube-Film über den Hudson River Corridor in New York. Ein Flug um die Freiheitsstatue – wie cool muss das wohl sein?

**I**rgendwie entwickelte sich die Idee, den Flug von der Schweiz aus zu starten, statt einfach eine Maschine in den USA zu mieten. Natürlich muss meine Familie, sprich Frau und zwei Kids (unterdessen Teenager), mit dabei sein. Dass dies mit einer C182 oder ähnlichem nur schwer möglich sein würde, war schnell klar.

So schwirte der Wunsch über Jahre im Hinterkopf herum ohne wirklichen Plan, wann und wie ich diesen je umsetzen würde.

Mitte 2022 verwirklichte sich dann ein anderer aviatischer Traum und ich wurde stolzer Mitbesitzer einer Piper Malibu (PA46-310). IFR, Druckkabine, Turbocharged, FIKI und vor allem viel Platz und Zuladung. Damit war das notwendige Fluggerät für die Mission (LSZF–Statue of Liberty–

LSZF) vorhanden. Das war der Startschuss für die Planung. Material dazu gibt es schier unendlich. Von Büchern, Erlebnisberichten in jeder erdenklichen Form, Youtube, Podcasts bis zu AOPA-Seminaren. Ich habe gefühlt alles aufgesogen.

Das Zeitfenster war durch die Schulpflicht unserer Kids gesetzt. Als Familie konnten wir uns vier Wochen Zeit nehmen. Wir wollten Land und Leute unterwegs erleben. So ergab sich folgendes Routing:

LSZF–EGPC (Wick, Schottland)–BIRK (Reykjavik, Island)–BGJN (Ilulisaat, Grönland)–CYFB (Iqaluit, Kanada)–CYR (Goose Bay, Kanada)–CYZV (Sept-Îles, Kanada)–CNV9 (Québec, Kanada)–CYRO (Ottawa, Kanada)–CYSN (St. Catharins, Kanada)–KAIG (Niagara Falls, USA)–KCDW (Caldwell,



Familie Huber in den Überlebensanzügen, bereit zur Überquerung des Atlantiks Richtung Reykjavik.

USA)–KBGR (Bangor, USA)–CYYG (Charlottesville, Kanada)–CYYR (Goose Bay, Kanada)–BGBW (Narsarsuaq, Grönland)–BIRK (Reykjavik, Island)–EGPC (Wick, Schottland)–LFST (Strasbourg, Frankreich)–LSZF

Aus logistischen Gründen und vor allem aufgrund der Pistenlänge (Thema «hot and heavy») verlegten wir unseren Start nach Bern (LSZF). Abgesehen von der miserablen CTOT, welche uns in Bern drei Stunden auf dem 30 Grad heißen Tarmac schmoren liess, verlief der Beginn unserer Reise problemlos. Den ersten Overnight-Stopp legten wir in Wick ein, um die vorher bestellten Überlebenszüge im FBO abzuholen.

### Über kaltes Wasser und Eis

Tags darauf zwängten wir uns in die Anzüge und starteten low IFR nach Reykjavik. Dort erwartete uns bestes Wetter und das erste lange Leg über kaltem Wasser war geschafft.

Auch hier blieben wir nur eine Nacht, um zügig vorwärtszukommen. Unsere Strategie war, den Hinweg eher kurz zu halten, um Reserve für den Rückweg zu haben. Auch IFR gibt keine hundertprozentige Planungssicherheit.

Ein ruhiger Flug über ewiges Eis führte uns dann nach Ilulisaat, unserem ersten längeren Stopp. Eisberge, Wale, Gletscher und 24 Stunden Sonnenlicht. Grönland war für uns sehr eindrücklich.

Nach drei Nächten stand der Sprung nach Kanada an. Der Flug verlief bei bestem Wetter problemlos und wir erreichen nach etwas mehr als drei Stunden Flugzeit den amerikanischen Kontinent. Ja, ich war durchaus ein wenig stolz darüber, einen interkontinentalen Flug durchgeführt zu haben. Das erste Crossing war somit geschafft und viel weniger kompliziert als erwartet. Routing, Flugpläne, Positionsreports, Handling – alles unkomplizierter als befürchtet und überall waren hilfsbereite Leute.

Von Iqaluit ging es weiter nach Goose Bay, wo wir die gemieteten Überlebensanzüge wieder abgaben. Auf dem Heimweg würden wir hier wieder vorbeikommen.

Weiter ging es nach Québec und Ottawa, wo wir je drei Nächte blieben. Wir kamen unserem Ziel immer näher und der nächste Stopp waren die Niagara-Fälle. Natürlich gab es vor der Landung einen



Ziel erreicht.



Reykjavik:  
Endlich konnten wir  
nach der Reifenpanne  
die Piste verlassen.

Überflug. Abgesehen davon, dass dies ein touristisch schöner Spot ist, startete hier unser USA-Grenzübertritts-Prozess.

### Einreise in die USA

Für die Einreise in die USA via GA-Flugzeug ist zwingend ein Visum notwendig. Wer schon mal ein solches beantragt hat, weiss, dass es Zeit, Geld und Nerven braucht, diesen Eintrag in den Pass zu erhalten. So haben wir entschieden, dass nur ich ein Visum beantrage.

Der Plan war, die Familie über den Landweg (Mietauto) zum nächstgelegenen Flugplatz in den USA zu fahren. Für den Grenzübertritt auf dem Landweg reicht das ESTA. Ich würde dann zurück nach Kanada fahren und die fünf Minuten von St. Catharine nach Niagara Falls International fliegen. Dank Stau und des unendlich mühsamen Prozesses am US-Zoll dauerte das Ganze dreimal länger als geplant. Gut vier Stunden später waren schlussendlich alle legal und glücklich in die USA eingereist.

So stand der letzte Flug der Hinreise an. Wir starteten in Richtung New York und zur Freiheitsstatue. Da der Luftraum in und um Manhattan immer wieder mit Restriktionen belegt wird (UN-Treffen, Sportveranstaltungen, Präsidentenbesuche etc.), wollte ich die Umrundung der Statue mit diesem Flug gleich erledigen. Nichts blöder, als wenn zu einem späteren Zeitpunkt etwas nicht passt.

Bis kurz vor Manhattan flogen wir IFR, wechselten dann auf VFR und folgten dem Korridor entlang dem Hudson River zur eisernen Lady. Erstaunlich, wie nahe der VFR-Verkehr den Wolkenkratzern und auch der Statue kommen darf. Nach ein paar Runden um unser Reiseziel flogen wir nach KCDW, wo wir die Malibu für sechs Nächte parken.

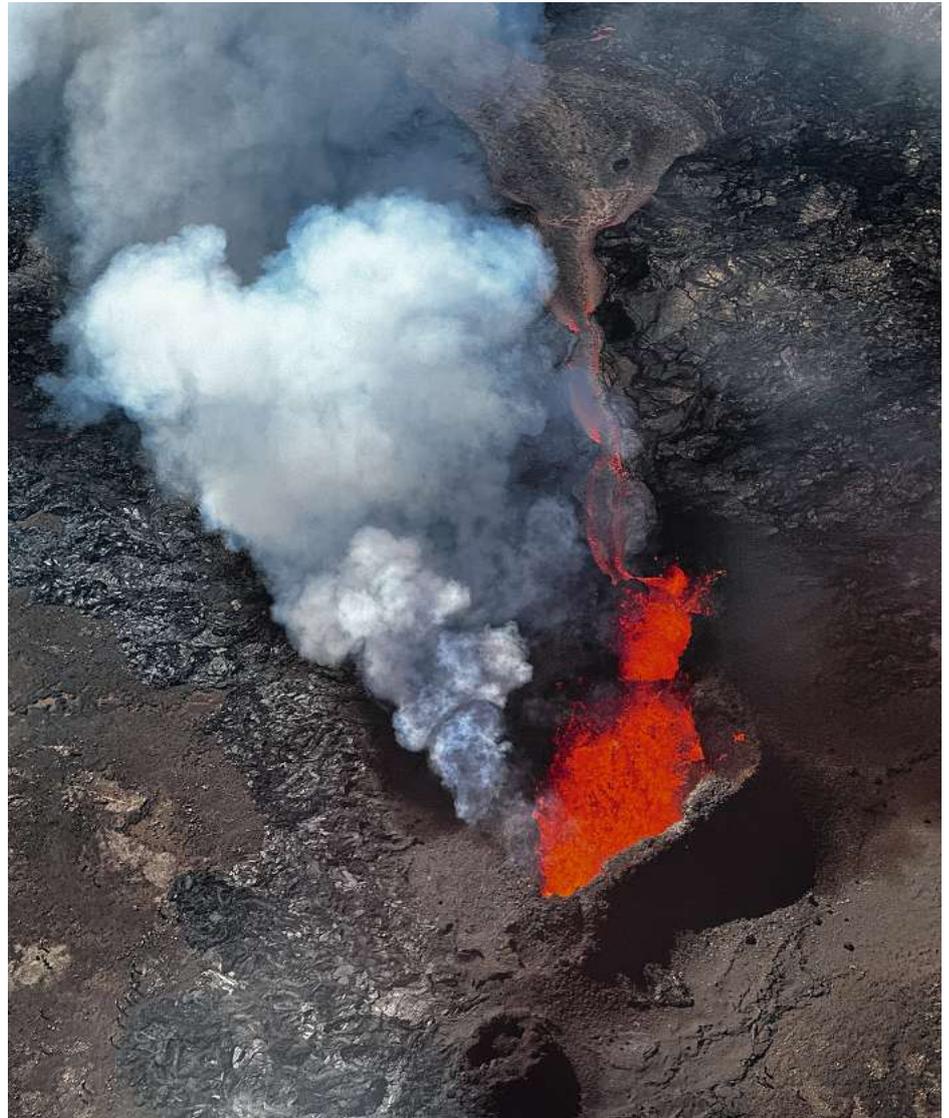
Unglaublich, wir sind tatsächlich um die Freiheitsstatue geflogen! Mein Herz jubelt und ein zufriedenes Lächeln legt sich auf mein Gesicht.

### Glückvolle Panne

Mit einem Uber-Taxi ging es in etwa 45 Minuten Downtown zu unserem Hotel. Die Zeit in New York verging wie im Flug und wir machten uns auf den Rückweg. Es standen ein paar Tage auf den Prinz Edward Islands an, einer beliebten Feriendestination der Kanadier. Via Bangor (Grenzübertritt) erreichten wir Charlottetown und parkten direkt neben den CT-114-Maschinen der Canadian Snowbirds. Das Timing war perfekt: Wir konnten vor dem Weiterflug drei Tage später die Show der Kunstflugstaffel beobachten.

Nun führte die Route wieder zurück nach Goose Bay, wo wir das Survival Gear für die Rückreise übernahmen. Für den Folgetag planten wir einen Meilenfresser-Tag: Goose Bay nach Narsassuaq (Grönland), kurzer Tank-Stopp und Pinkelpause, dann direkt weiter nach Reykjavik. Total etwas über sieben Stunden Flugzeit.

Auch diese beiden Flüge verliefen soweit problemlos. Im Anflug auf Reykjavik fragte uns der Tower, ob wir den aktiven Vulkan sehen würden. Leider nein, wo der denn sei, fragten wir. Es stellte sich heraus, dass dieser unmittelbar links von uns unter der Wolkendecke lag. Lange konnten wir dem Vulkan nicht nachtrauern, da wir inzwischen schon im Final waren. Mit mässigem Wind von links setzte ich das linke Rad erst auf die Piste. Im Moment, in welchem das rechte



Testflug nach der Reifenpanne mit Aussicht auf den Vulkan.

Rad den Boden berührte, drehte die Maschine rechts weg, das Bugrad setzte schiebend auf und es holperte ungesund. Wir blieben mitten auf der Piste stehen. «Sch...», dachte ich. Vermutlich hatte ich mir durch das schiebende Aufsetzen des Bugrads einen Platten eingefangen.

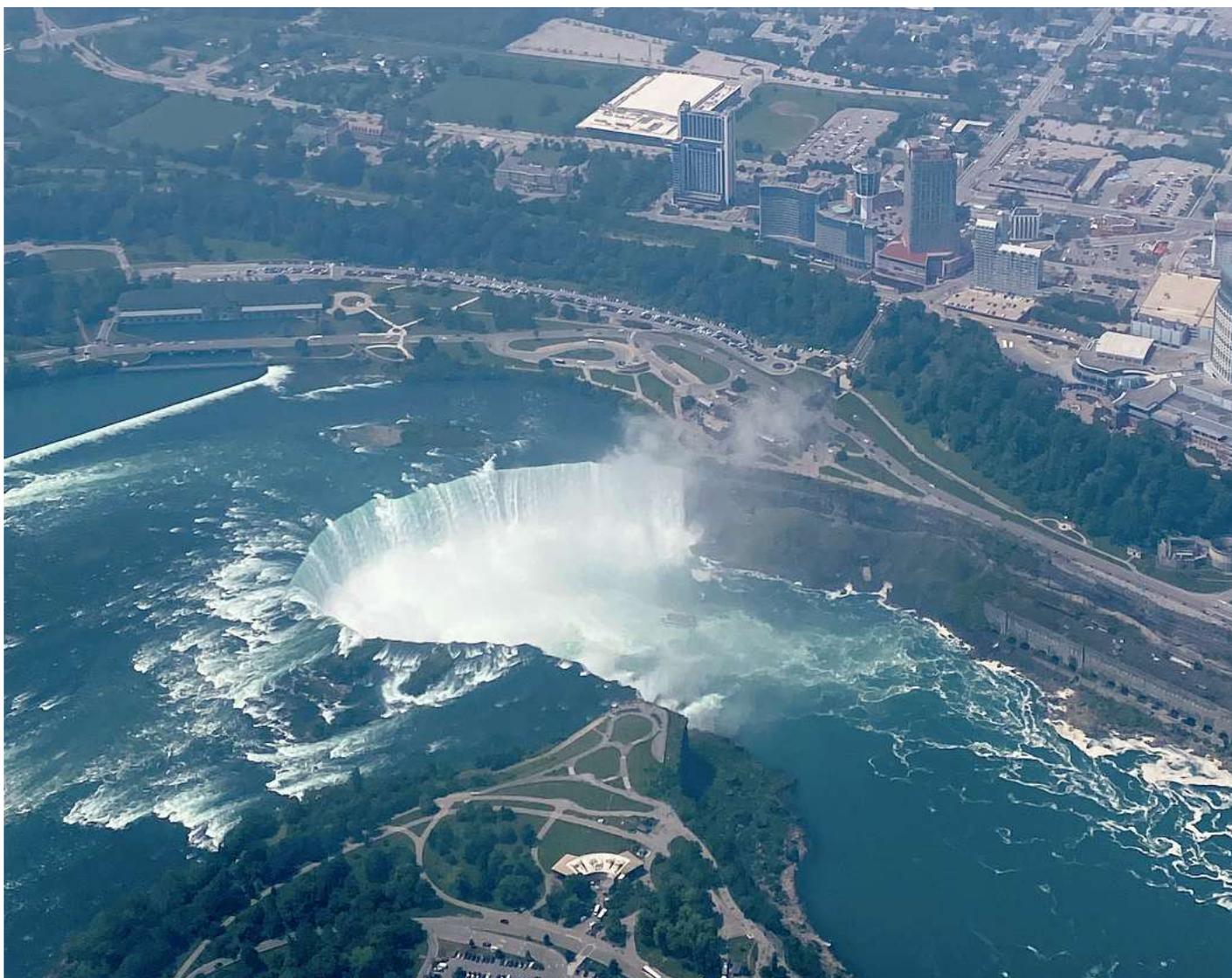
Ans Weiterrollen war nicht zu denken. So stiegen wir aus, um den Schaden zu begutachten. Es stellte sich heraus, dass nicht das Bugrad defekt war. Vielmehr hatten wir rechts einen Platten. Darum hatte es uns auch nach rechts gedreht. Da wir ziemlich genau am Pistenkreuz stehen geblieben waren, blieb der Flugplatz für die nächsten 45 Minuten erst mal geschlossen. Es war eine grössere Übung, die Malibu von der Piste zu bekommen. Doch wir hatten Glück

im Unglück: Vor Ort gab es eine Maintenance, welche die Reparatur am nächsten Tag schon erledigte. Da wir sowieso drei Nächte in Reykjavik bleiben wollten, verloren wir auch keine Zeit auf unseren Plan.

Nachdem wieder alle drei Räder Luft hatten, bot ein Testflug die perfekte Gelegenheit, sich den Vulkan doch noch ansehen zu können. Die brodelnde Lava von oben zu sehen, war extrem eindrücklich.

### Problemloser Heimflug

Nun war unsere Zeit in Island abgelaufen und wir starteten zum letzten Teil unserer Reise. In Wick gaben wir unsere Anzüge wieder ab. Wetterbedingt zogen wir gleich weiter bis nach Strasbourg für eine letzte Nacht auswärts.



Niagara-Fälle.

Auf dem Flug in die Schweiz begrüßen uns die Kollegen von Zürich Approach herzlichst und wollten schon am Funk ersten Erlebnisberichte hören.

Zu meiner Schande versammelten sich dann den Landeanflug in LSZF komplett und musste tatsächlich bei der letzten Landung der Reise einen Go-Around machen.

Wobei ein Go-Around ja nie eine Schande ist. Als kleine Entschädigung waren wir dafür genau zur richtigen Zeit im Flare, um schön auf der Birrfelder-Webcam zu erscheinen. So konnten sich alle Interessierten vergewissern, dass wir auch wirklich wieder heil nach Hause gekommen sind.

Die Reise war ein unglaublich tolles Erlebnis. Wahnsinn, wir sind tatsächlich von zu Hause aus um die Freiheitsstatue

gefliegen! Wer kann das schon von sich sagen?

Fliegerisch und organisatorisch war die Reise nicht halb so kompliziert, wie ich dies zu Beginn des Projekts erwartet hatte. Wir hatten im Grossen und Ganzen Wetterglück und konnten immer wie geplant fliegen. Bei IFR, Druckkabine bis FL250 und FIKI ist das natürlich relativ einfach. Aber auch VFR wäre es vermutlich ohne grössere Verzögerungen gegangen.

Schlussendlich waren es 21 Flüge, was zu total 51 Stunden und 39 Minuten Flugzeit geführt hat. Die Gesamtdistanz belief sich auf 9277 NM mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 180 kts Ground Speed. Wir hatten gefühlt immer Gegenwind.

Unsere Malibu hat zuverlässig ihre Arbeit verrichtet und wir sind unendlich dankbar, dass wir ein solches Abenteuer erleben durften. Da stellt sich jetzt natürlich die Frage: «What's next?» Keine Angst, die Ideen und Träume gehen mir nicht aus! Lasst euch überraschen!  
Timo Huber

*Bereits 2022 hat sich ein tollkühner Birrfelder Pilot auf die Reise über den Nordatlantik gewagt. Dan Ruiters ist in seiner RV6.9i auf einer ähnlichen Route, mit zusätzlichen Stopps an verschiedenen POIs (points of interest), nach Nordamerika und quer durch Kanada und die USA geflogen. Sein spannender Reisebericht kann gratis heruntergeladen werden unter:*

*<http://aerofun.ch/yll-on-tour....html>*



EAS-Fly-In 18. bis 20. August 2023

# Die Eigenbauer trafen sich im Birrfeld

Die Experimental Aviation of Switzerland (EAS) hat ihr jährlich stattfindendes, internationales Fly-In am Wochenende vom 18. bis 20. August auf dem Flugplatz Birrfeld durchgeführt. Eingeladen waren die Erbauer und Piloten von Homebuilt-Flugzeugen aus ganz Europa. Obwohl die sehr hohen Temperaturen an diesem Wochenende wohl den einen oder anderen Piloten von einem Flug ins Birrfeld abhielten, konnten die Organisatoren während der drei Tage über 50 Besucherflugzeuge in LSZF begrüßen. Sie bildeten eine bunte Abwechslung auf dem Abstellplatz neben der Segelfluggiste. Den

Besuchern wurde ein kurzweiliges Programm geboten. Höhepunkt war das «Awards Dinner» am Samstagabend, welches den Teilnehmenden vom Restaurant Cockpit im alten Segelflughangar serviert wurde. Dieser bildete auch die Kulisse für die traditionellen Prämierungen in den Kategorien «Best Kitplane», «Most innovative Aircraft» und «Most elegant Aircraft» sowie für den Preis des weitesten Anflugs, welcher diesmal an einen Piloten aus Österreich ging. Der Stoff für interessante Fliegergeschichten ging den Teilnehmern und Gästen danach bis spät in die Nacht nicht aus.

Nach dem gemeinsamen Morgenessen am Sonntagmorgen flogen die Piloten zurück zu ihren Heimatflugplätzen.

Neben der idealen Birrfelder Infrastruktur hat auch die unkomplizierte und grosse Unterstützung der Verantwortlichen vom Flugplatz zur gelungenen Veranstaltung beigetragen. Die EAS bedankt sich dafür herzlich bei Flugplatzchef Heinz Lehmann und seinem Team, der Crew vom AIS und den Mitarbeitenden vom Restaurant Cockpit.

*Andi Meisser*



Beeindruckende EAS-Flightline.



Stimmung am Samstagmorgen.



Preisverteilung im alten Segelflughangar.



«Best Kitbuild», Van's RV-8 HB-YZZ von Christian Schärer.

# Flugparade Stanserhorn

Bereits zum sechsten Mal fand am Samstag, 8. Juli, das traditionelle Meeting von Oldtimerflugzeugen statt. Der einzigartige Ausblick auf historische Flugzeuge und ideales Ausflugs Wetter lockten zahlreiche Schaulustige auf das Stanserhorn.

Auf dem Rückflug statteten die beiden Junkers F-13 (Replica) HB-RIA und HB-RIO dem Birrfeld erstmals einen Besuch ab. Die beiden Flugzeuge wurden pilotiert von Oliver Bachmann und Urs Nagel.

Ebenfalls im Einsatz stand die im Birrfeld stationierte Beech 18 (Bild ganz unten).

WH





# Weisch no?

Wie die Zeit vergeht! Im Jahr 2012 durfte ich mit meinen langjährigen Birrfelder Weggefährten und Freunden ein «Weisch no»-Mittagessen geniessen. Von links nach rechts:

**Jack Rufli** (verstorbenes Ehrenmitglied), langjähriger Fluglehrer, Cheffluglehrer und Experte im Birrfeld.

Jack Rufli war unter anderem ein ausgezeichnete Theorielehrer, der mit «Schwung und grossem künstlerischem Talent» an der Wandtafel die Funktionsweise von Vergaser, ADF und VOR sowie aerodynamische und meteorologische Abläufe erklären konnte. Unvergessen bleibt sein rotes Ausbildungsbuch «Das Schulflugzeug, sein Motor und seine Bordinstrumente», ausgestattet mit vielen wunderschönen Zeichnungen. Und wer mit ihm geflogen ist, wird seine «Lektionen» nie vergessen.

**Röbi Wyss** (verstorben), langjähriger hauptamtlicher Segelfluglehrer im Birrfeld.

Röbi Wyss war als hauptamtlicher Segelfluglehrer im Birrfeld angestellt und für den Unterhalt der Segelflugzeuge verantwortlich. Er hat nicht nur viele Segelflugpiloten ausgebildet, sondern hielt die FSB-Segelflugflotte (damals noch bis zu sechs Segelflugzeuge) in einem ausgezeichneten Zustand. Im Winter arbeitete er im technischen Betrieb der FSB. Seine Ordnung im Hangar, auch seine Kontrollen, waren legendär. Ein stiller Könnler, der die Faszination Segelflug und die Begeisterung für den lautlosen Flug auf seine ihm eigene Art vermittelte.

**René Vetterli**, Ehrenmitglied, langjähriger Flugplatzchef und Segelfluglehrer/Segelflugexperte.

Von 1958 bis zu seiner Pension im Jahre 2000 hielt René Vetterli dem Birrfeld die Treue. Als Segelfluglehrer/Segelflugexperte und

Flugplatzchef prägte er das Birrfeld über Jahrzehnte. Er hat die grossartige Entwicklung vom kleinen Flugfeld miterlebt und mitgestaltet. Unzählige Segelflugpiloten hat er ausgebildet und als Experte viele Prüfungen abgenommen. Er galt als umsichtiger und kompetenter Flugplatzchef und Betriebsleiter der Fliegerschule Birrfeld und unterstützte in diesen Funktionen Verwaltungsrat und Vereinsvorstand.

**Willi Schneider**, Ehrenmitglied und langjähriger Fluglehrer.

1972 begann Willi Schneider seine Tätigkeit im Birrfeld als Motorfluglehrer aktiv. In den ersten Jahren hatte er den Ruf «des rauchenden Fluglehrers». Die Zigarette war immer dabei! Viele Jahre übte er auch die Tätigkeit als Cheffluglehrer aus. In dieser langen Zeit bildete er sehr viele Piloten aus. Noch immer ist er als Teilzeitfluglehrer im Birrfeld aktiv.

Röbi Wyss hat mich 1972 zum Segelflieger ausgebildet und bei Willi Schneider durfte ich 1973 die Motorflugausbildung absolvieren. Jack Rufli war mein Motorflug-Theorielehrer, der mir auch den einen oder anderen Checkflug abgenommen hat. René Vetterli war mein Segelflug-Theorielehrer und hat mir die Segelflugprüfung abgenommen. Zudem hat er mir 1972 mit einer Anstellung als «AIS-Aushilfe an Wochenenden» das Vertrauen geschenkt und damit den Grundstein für meine langjährigen Birrfelder Aktivitäten gelegt. Später durfte ich mit ihm in verschiedenen Funktionen und Gremien zusammenarbeiten.

Mit Jack, Röbi, Willi und René verbinden mich viele schöne Erinnerungen im Birrfeld. Sie bedeuten mir sehr viel und zeigen: FLIEGEN VERBINDET!  
Heinz Wyss



# DER NEUE PEUGEOT 308 HYBRID

Das neue Gesicht von PEUGEOT

 **225 PS**,  **59 km 100% elektrisch**

PEUGEOT EMPFIEHLT **TOTAL** Kraftstoffverbrauch: 1,4 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 33 g/km.\* Im rein elektrischen Modus werden beim Fahren keine CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgestossen.

\*Die angegebenen Treibstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte entsprechen der WLTP-Genehmigung (EU-Verordnung 2017/948). Ab dem 1. September 2018 werden neue Fahrzeuge auf Grundlage des «Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure» (WLTP), einem neuen und realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Treibstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen, typgenehmigt. Das WLTP ersetzt vollständig den «Neuen Europäischen Fahrzyklus» (NEFZ), der bisher das Prüfverfahren war. Da die WLTP-Bedingungen realistischer sind, sind sowohl der Treibstoffverbrauch als auch die per WLTP gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen in vielen Fällen höher als die mit dem NEFZ ermittelten Werte. Der Treibstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionswerte können je nach Ausstattung und Reifentyp variieren. Erkundigen Sie sich bei Ihrer Verkaufsstelle nach weiteren provisorischen Zielwerten nach dem neuen WLTP-Testzyklus: 118 g CO<sub>2</sub>/km. Durchschnitt aller erstmals immatrikulierten Personenwagen: 169 g CO<sub>2</sub>/km.



# Auto Gysi

Hausen

Hauptstrasse 9 | 5212 Hausen | 056 / 460 27 27 | [autogysi.ch](http://autogysi.ch)

## Kita-Kinder zu Besuch

Am 6. Juli hat das Chinderhuus Surbtal aus Ehrendingen den Flugplatz besucht. Die Freude bei den Kita-Kindern war gross und ein Dankeschreiben der Kitaleitung zeigt, dass das Angebot für Führungen im Birrfeld sehr geschätzt wird.



## Termine 2023

21. Oktober 2023

**Herbst-Flugplatzputzete**

3. November 2023

**18 Uhr, Neumitglieder-Apéro**

Unter [www.birrfeld.ch](http://www.birrfeld.ch) (Flugplatz – Termine und News) ist eine aktuelle Liste mit allen Veranstaltungen auf dem Flugplatz Birrfeld abrufbar.

## Dankeschön

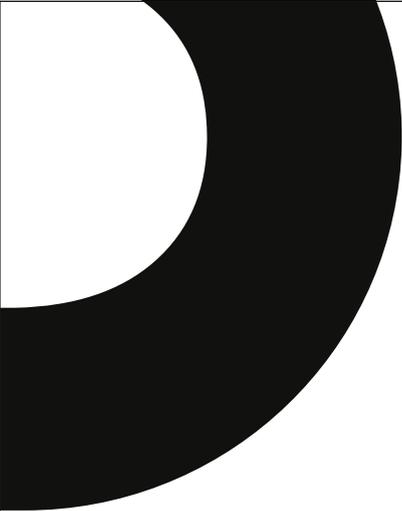
Wir danken allen Inserenten in der «Birrfelder Flugpost» für die Unterstützung unseres Vereinsorgans. Mit einer Auflage von 1600 Exemplaren pro Nummer ist ein gewichtiges Potenzial für eine wirksame Werbung gegeben. In diesem Sinne bitten wir die Vereinsmitglieder und alle Leserinnen und Leser der «Birrfelder Flugpost», die Inserenten und unsere Druckerei bei Aufträgen zu berücksichtigen. Herzlichen Dank!



Der grosse Parkplatz und das Restaurant Cockpit locken immer wieder begeisterte Motorradfahrer an. Hier besuchte eine Gruppe mit ihren wunderschönen Oldtimermotorrädern den aargauischen Regionalflugplatz Birrfeld.

AZB  
5242 Lupfig

# Birrfelder Fluggpost



produziert.  
konzipiert.  
gestaltet.

**merkur**  
merkurmedien.ch