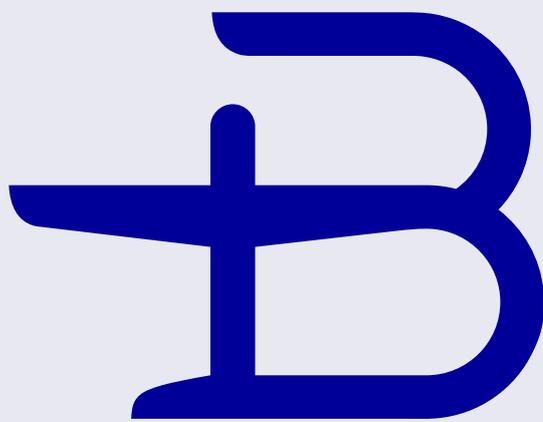


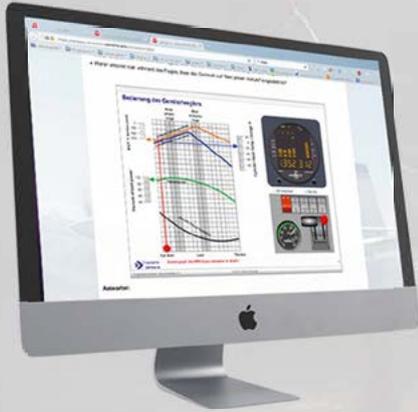
Birrfelder Fluggpost



BIRRRFELD
FLIEGEN ERLEBEN

Theoriekurs Privatpilot PPL(A) im Fernunterricht

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



www.swisspsa.ch

MEHR ALS EINE FLUGSCHULE

Birrfeld • Lommis • Sitterdorf • Speck-Fehraltorf • 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





Liebe Fliegerkameradinnen und -kameraden

«Das Birrfeld ist nicht nur ein Flugplatz» – so betitelte die Aargauer Zeitung in ihrer Online-Ausgabe vom 12. Mai 2025 den Artikel zur vergangenen Generalversammlung des Aero-Clubs Aargau. Dieser Titel beschreibt unsere Vision treffend, aber gehen wir der Reihe nach: Am 9. Mai 2025 konnten wir anlässlich der Generalversammlung unseren Mitgliedern Erfreuliches berichten. Nach zweieinhalb Jahren in der neuen Vorstandsbesetzung haben wir den finanziellen und organisatorischen Turnaround geschafft, viel Grundlagenarbeit geleistet und den Aufbruch in die nächste Phase gemeistert. Die zukünftigen Herausforderungen in der Leicht- und Sportaviatik können wir nur mit einer gesunden und nachhaltig starken finanziellen Basis schaffen. Aus diversen Gründen befinden wir uns mit der

Kleinaviatik in einem schrumpfenden Markt. Selbstverständlich stemmen wir uns dagegen und versuchen alles, damit wir die Bewegungs- und Pilotenzahlen auf einem stabilen Niveau halten können. Allerdings müssen wir anerkennen, dass wir damit finanziell nicht die grossen Sprünge machen werden. Folglich wird in den kommenden Jahren das non-aviatische Geschäft eine noch stärkere Bedeutung erlangen. Mit dem sehr beliebten Restaurant, den diversen beheimateten Unternehmen sowie der attraktiven Anlage als Teil eines Naherholungsgebiets und regionalen Treffpunkts spielt der nichtfliegerische Teil bereits heute eine grosse Rolle. Die verschiedenen Gespräche rund um die GV mit euch, geschätzte Kameradinnen und Kameraden, haben gezeigt, dass wir mit unserer strategischen Stossrichtung auf dem richtigen Weg sind. Wir freuen uns, diese Reise zusammen mit euch zu gehen und die grosse Arbeit anzupacken. Grosse Unterstützung durften wir auch am Behördenanlass vom 20. Mai 2025 erfahren. Insgesamt begrüsst wir im Birrfeld 18 Gemeinderätinnen und -räte sowie Stadträte aus zehn Gemeinden der Region und der Stadt Brugg. Der gute und regelmässige Austausch mit unseren Nachbarn ist für uns essenziell. Der Flugplatz Birrfeld bildet mit seiner Nachbarschaft eine Symbiose, geprägt von Geben und Nehmen. Die Flugplatzleitung in der Person unseres neuen Flugplatzleiters, Peter

Mathis, konnte beispielsweise aufzeigen, wie wir proaktiv mit dem Thema Lärmemissionen umgehen. Auf der anderen Seite schätzen die Gemeinden die zur Verfügung gestellte Infrastruktur mit dem Restaurant und dem grossen Spielplatz sehr; er bildet eine wichtige und dankbare Attraktion in der Region. So verfügen gewisse Nachbargemeinden beispielsweise über kein Restaurant mehr im eigenen Dorf. Als Mission nimmt sich der AeCA unter anderem vor: Die Region und ihre Bevölkerung sind stolz auf «ihr Birrfeld»! Für dieses Ziel wird uns auch der überarbeitete erfrischende Auftritt mit neuem Logo helfen. Schritt für Schritt wird das Birrfeld in neuem Kleid erscheinen, unter anderem werden die Homepage und die Signaletik auf dem Flugplatz überarbeitet. Und etwas später folgt auch die Weiterentwicklung der Flugpost – mehr sei an dieser Stelle noch nicht verraten. Der Vorstand ist motiviert, sich auch in der neuen Legislatur wiederum für die Weiterentwicklung des Flugplatzes Birrfeld sowie der Flugschule Maintenance einzusetzen. In diesem Sinne wünsche ich im Namen meiner Kollegen im Vorstand des AeCA und im Verwaltungsrat der FSB eine schöne und sichere Sommerflugsaison – lasst uns das «FLIEGEN ERLEBEN»!

*Roman Hunziker,
Präsident Aero-Club Aargau*

Impressum

Herausgeber

Aero-Club Aargau
Flugplatz Birrfeld 8
5242 Lupfig
www.birrfeld.ch
Telefon 056 464 40 40

Erscheinungsweise

4-mal pro Jahr:
März, Juni, September, Dezember.
Redaktionsschluss nächste Ausgabe:
25. August 2025

Titelbild

Vorstand AeCA

Auflage

1420 Exemplare

Gesamtproduktion

merkur medien ag
Gaswerkstrasse 56
4900 Langenthal

Redaktion

Sunya Bucher
Tel. 056 464 40 40
E-Mail sunya.bucher@birrfeld.ch

Inhalt

Aus dem Vorstand	4
AeCA	6
Personelles Birrfeld	10
Fliegerschule Birrfeld AG	11
Segelflug	16
Verschiedenes	18
Termine 2025	22

Aus dem Vorstand

Ein neues Kleid für das Birrfeld

Im Rahmen der strategischen Ausrichtung des Aero-Clubs Aargau haben sich der Vorstand und der Verwaltungsrat der FSB viele Gedanken darüber gemacht, wohin sich unser Flugplatz entwickeln soll. Wie unser Präsident an der Generalversammlung am 9. Mai 2025 ausführen konnte, sind die Flugbewegungen, und parallel dazu auch die Anzahl der ausgestellten Pilotenlizenzen, seit Jahren rückgängig. Natürlich können wir durch eine Förderung des Nachwuchses unseren Beitrag leisten, um diesem Rückgang entgegenzuwirken, aber begründet ist er wohl eher in gesellschaftlichen Veränderungen, welche wir nicht beeinflussen können. Das Birrfeld ist aber viel mehr als nur Flugbewegungen! Das Birrfeld ist einer der grössten Flugplätze in der Schweiz, hat eine einfach zugängliche Tankstelle für Flugzeuge, bietet Parkplätze für Flugzeuge und auch Autos, beheimatet verschiedene KMU, hat ein Restaurant, einen grossen Spielplatz, ist Ausgangspunkt für Spaziergänger. Das Birrfeld ist ein Naherholungsgebiet.

Gleichzeitig haben wir uns gefragt, was für uns das Birrfeld darstellt und was unser Hobby auszeichnet. Schnell begannen unsere Augen zu leuchten, als wir an unvergessliche Flugerlebnisse dachten und an Momente, welche wir mit Passagieren oder anderen Piloten teilen konnten. Was uns alle verbindet, ist die Faszination am Fliegen. Und genau diese Faszination lässt auch das Birrfeld in all seinen Facetten aufleben. Für uns als Piloten, aber auch für die Spaziergänger, welche ihre Hunde Gassi führen, für die Kinder auf dem Spielplatz und Besucher auf der Restaurantterrasse, welche nebenher startende und landende Flugzeuge beobachten können. Und natürlich für die Rundflugpassagiere und Flugschüler. Alle können das Fliegen erleben.

Dies alles spielt bei der Entwicklung unseres neuen Auftritts eine zentrale Rolle. Unsere Vision ist es, im Birrfeld einen Ort zu entwickeln, an dem die Faszination für das Fliegen erlebbar gemacht wird. Und egal ob wir Flugschüler, Restaurantbesucher,



One Voice Strategy



One Mission

Unsere Mission ist es, durch moderne Infrastruktur, unsere zentrale Lage im Mittelland, innovative Luftfahrt- und Freizeitangebote sowie umfassende Ausbildungs- und Businessmöglichkeiten einzigartige Erlebnisse zu schaffen, um die Faszination Fliegen in der Region zu stärken.

One Vision

Unsere Vision ist es, bis 203X einen Ort zu gestalten, an dem Innovation und Tradition die Leidenschaft für das Fliegen erlebbar machen. Als führende Destination der Region vereinen wir Nachhaltigkeit, modernste Technologie und Gemeinschaft, um Luftfahrt mit Freizeit und Business zukunftsweisend zu verbinden.



Spaziergänger oder Piloten ansprechen, wir wollen als Birrfeld nach aussen auftreten. Denn das Birrfeld sind wir und unsere Leidenschaft für das Fliegen.

Das neue Logo haben wir nun, aber es liegt noch viel Arbeit vor uns. Wir werden als nächstes den Auftritt des Birrfelds auf dem Flugplatz vor Ort und auch im Internet neu gestalten, die Kommunikationskanäle hinterfragen und dabei sicher auch die beliebte

Flugpost neu gestalten. Es wird also einiges neu im Birrfeld und wir freuen uns auf frischen (Auf-)Wind.

Vorstand AeCA



AeCA-Jubilare 25 Jahre



AeCA-Jubilare 50 Jahre

Generalversammlung Aero-Club Aargau 2025

Am Freitagabend, 9. Mai 2025, fand die 91. ordentliche Generalversammlung des Aero-Clubs Aargau statt, zum dritten Mal in unserer Maintenance. Der Auftritt des Aero-Clubs Aargau gestaltete sich jedoch etwas anders. Einerseits wurde der Name nach der angenommenen Statutenrevision von «Regionalverband Aargau des Aero-Clubs der Schweiz» auf «Aero-Club Aargau» angepasst und andererseits der neue Auftritt des Birrfelds gezeigt. Zusammen mit der Firma Ferris Bühler Communications wurde im letzten Jahr an einem neuen Auftritt und Logo gearbeitet, welche nun etappenweise eingeführt werden. Neben diesem zentralen Projekt und den üblichen Traktanden stellten der Vorstand und der Verwaltungsrat weitere aktuelle Themen wie die Entwicklung der Flottenstrategie und -erneuerung der

FSB, den Test-Schleppbetrieb mit der Bristol im Segelflug sowie die neue Software Flying Fleet vor. Nach zwei Jahren, mit Fokus auf Aufbruch und Basisschaffen, können wir nun die Zukunft gestalten. Dass wir auf Kurs, jedoch noch nicht am Ziel sind, zeigen die Rechnungen und das Budget des AeCA und der FSB. Die Rechnung vom AeCA wurde einstimmig genehmigt und auch der Vorstand wurde einstimmig gewählt.

Im Rahmen der GV wurden Heinz Lehmann als Flugplatzchef verabschiedet und Peter Mathis als sein Nachfolger begrüsst. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit Peter und wünschen ihm einen guten Start als Flugplatzchef. Heinz möchten wir für seinen Einsatz während der letzten zwei Jahre danken. Einen Wechsel gab es auch auf der Position des Deputy Chief

Flight Instructor SwissPSA. Chris Decking übergab diese Position an Wilfried Haferland. Wir möchten uns an dieser Stelle bei Chris für seinen langjährigen grossen Einsatz bedanken und freuen uns, dass er uns als Fluglehrer erhalten bleibt. Gleichzeitig wünschen wir Wilfried viel Freude bei der Ausübung seiner neuen Funktion.

Den Abschluss der GV bildete wieder das Nachtessen, welches unser Flugplatzrestaurant zubereitet hatte. Bei Fleischkäse und Kartoffelsalat wurde das eben Gehörte gemeinsam diskutiert und der Abend klang aus.

*Bericht Ephraim Friedli
Fotos Daniel Bellmont*



Willkommen, Peter Mathis
(Peter Mathis und Daniele Vergari)



Danke, Heinz Lehmann
(Roman Hunziker und Heinz Lehmann)



Danke, Chris Decking (Herbert Meinecke,
Roman Hunziker und Chris Decking)

AeCA

Erstes Sounding Board

Am 28. März fand die erste Ausgabe des neu installierten Sounding Boards des Aero-Clubs Aargau statt. Dieser Austausch ist der Nachfolgeanlass des bisherigen Obmännerauswechs und wurde im Zuge der Statutenänderung eingeführt. Der Austausch steht nun allen Mitgliedern des AeCA offen. Zuerst informierte der Vorstand die rund 20 Teilnehmer über den aktuellen Stand und geplante Projekte und erhielt direkt wertvolle Rückmeldungen, sei es z. B. zu den geplanten und an der GV beschlossenen Anpassungen

der Beiträge für nicht fliegende Mitglieder sowie der neuen Gönnerkategorie oder weiteren Marketingmöglichkeiten im Birrfeld. Gleichzeitig bot sich den Teilnehmern und Gruppen auch die Gelegenheit, von Neuigkeiten aus den Gruppen zu berichten. Nach dem Austausch liessen wir den Abend bei einem Getränk im Restaurant ausklingen.

Die Rückmeldungen der Teilnehmenden zu dem Sounding Board, insbesondere auch von denen, die das erste Mal dabei waren, waren konstruktiv und positiv.

Zukünftig werden wir versuchen, den Austausch etwas interaktiver zu gestalten, und würden uns über noch etwas mehr Teilnehmende freuen. Das nächste Sounding Board findet am 26. September 2025 statt. Anmelden könnt ihr euch unter info@birrfeld.ch. Wenn ihr in der Zwischenzeit eine Idee oder Input habt, zögert nicht, dies uns zu melden, sei es einmal persönlich oder auch als E-Mail.

Bericht Ephraim Friedli



Foto Rolf Suhner

Flugplatzputzete vom 26. April 2025



Verteilung der Arbeiten beim Briefing

Traditionell trafen wir uns am 26. April zur Frühlingsputzete. Diese war auch 2025 mit ca. 60 Teilnehmenden gut besucht. Guido Pellicoli hatte die Aufgaben vorgängig zusammengetragen und für einzelne Posten auch schon die Chefs eingeteilt. Die restlichen Helfer wurden dann nach einer kurzen Begrüssung durch Ephraim Friedli auf die Aufgaben verteilt. Dazu wurden jeweils Gruppen von 4–10 Personen gebildet, die sich einer Arbeit annahmen.

Durch die vielen Helfer und mit Unterstützung vom Gärtner konnten alle geplanten Arbeiten angegangen sowie schnell und effizient erledigt werden. Diese reichten vom Jäten der Graspistenmarkierung über das Reinigen vom Parkplatz, der Boxenwand und den Hangars bis zum Auffüllen des Sandkastens. Es ist schon erstaunlich, wie viel Sand jeweils während eines halben Jahres verschwindet. Neben den regulären Arbeiten wurde auch die im Herbst erstellte Überdachung beim Feuerholz optimiert. Ein



Sand auffüllen beim Spielplatz



Instandhaltungsarbeiten bei der Kiesstrasse im Segelflug

Teil hatte der Schneelast im Winter nicht standgehalten. Weiter wurden beim Pistenkopf 26 die Sträucher etwas nach hinten versetzt und zurückgeschnitten, sodass das Rangieren mit den Segelflugzeugen einfacher geht und Schäden vermieden werden können.

Die Stimmung war trotz des etwas frischen Winds gut und neben den Arbeiten tauschte man sich rege über das Birrfeld und die kommende Saison aus. Dieser Austausch wurde um 12 Uhr bei der obligaten Wurst vertieft. In diesem Jahr bestand das Grillteam wiederum aus Alain Bertrand und Markus Stadler, die von Daniele Vergari unterstützt wurden. Zum Schluss möchte ich Guido für seine erneut gute Organisation und die Unterstützung während der Putzete danken. Danken möchte ich auch allen, die teilgenommen und mitgeholfen haben. Wie erwähnt, bietet die Putzete eine gute Gelegenheit, um andere AeCA-Mitglieder kennenzulernen und sich auszutauschen, und ich würde mich freuen, bei der nächsten



Die Hangars werden gereinigt ...



... und auch die Piste und die Wege werden sauber gemacht



Das Feuer ist entfacht ...



... und die Würste bald bereit

Putzete vom 18. Oktober 2025 noch mehr AeCA-Mitglieder begrüssen zu dürfen, die nicht einer Fluggruppe angehören.

Bericht Ephraim Friedli

Fotos Ephraim Friedli und Alain Bertrand

Behördenanlass 20. Mai 2025

Am 20. Mai durften wir 16 Gemeinderätinnen und -räte unserer Nachbargemeinden sowie zwei Mitglieder vom Stadtrat Brugg im Birrfeld zum Behördenanlass begrüßen. Dieser jährliche direkte Austausch ist für uns wichtig, um frühzeitig in einem informellen Rahmen auf Probleme aufmerksam zu werden und gleichzeitig für das Birrfeld zu werben.

Nach einer kurzen Begrüssung durch Fabian Hummel starteten wir den Anlass mit Fliegen. Schliesslich ist dies unsere Passion, welche wir auch vermitteln wollen. Das Angebot wurde rege angenommen und wir konnten acht bzw. sieben Behördenmitgliedern mit dem Segelflug- bzw. mit dem Motorflugzeug den Flugplatz von oben zeigen. Die Rundflüge im Motorflug wurden von Heinz Wyss und Martin Weber durchgeführt, während im Segelflug Michael Hiegemann, Roland Rebmann und Oliver Riccius die Flüge durchgeführt haben. Mitgeholfen haben ausserdem Bruno Guidi und Uwe Kissmann als Schlepppiloten sowie Kurt Oswald als Boden Helfer. Glücklicherweise hielt das Wetter, und wir konnten alle Flüge wie geplant durchführen. Die Reaktionen nach der Landung haben uns sehr gefreut, da wir in lauter glückliche Gesichter schauen konnten.

Nach dem Fliegen ging es zu einem gemeinsamen Austausch in den Theorieraum 2, in welchem Roman Hunziker als Präsident des AeCA einen kurzen Überblick zu

Teilnehmende Gemeinden am Behördenanlass vom 20. Mai 2025



den aktuellen Themen im Birrfeld und unseren geplanten Vorhaben gab. Gleichzeitig wurde der Wechsel in der Flugplatzleitung von Heinz Lehmann zu Peter Mathis bekannt gegeben und Peter konnte sich gleich selbst vorstellen. Die Anwesenden zeigten sich mit dem Flugplatz zufrieden und es gab nur wenige Anmerkungen. Nach dem offiziellen Teil wurde der Abend bei einem gemeinsamen Apéro im Restaurant Cockpit abgerundet. Während der Gespräche zeigte sich einmal mehr, dass die Gemeinden hinter dem Birrfeld stehen. Einen grossen Beitrag leisten hier der Spielplatz und das Restaurant, wie auch

in diesem Jahr wieder angemerkt wurde. Es freut uns auch zu hören, dass es bei den Gemeinden keine grösseren Lärmklagen gab und diese von sich aus auch aktiv mit den Betroffenen schauen und sie informieren. Damit das so bleibt, sind wir auf die Mithilfe aller Flugplatzangehörigen angewiesen. Durch das Einhalten der publizierten Verfahren und Rücksichtnahme können wir alle dazu beitragen, dass die Akzeptanz weiterhin so hoch ist und wir unseren Flugplatz noch lange geniessen können.

Bericht Ephraim Friedli

Inserat



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

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 neuralgische Punkte hin:

1. Den Downwind nicht extenden, sondern bei Bedarf einen Orbit auf 2000 Fuss zur Innenseite des Flugplatzes fliegen.
2. 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.
3. 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.
4. Ein- und Ausflug West: Route genau in der Mitte zwischen Habsburg und Scherz einhalten. Immer via Sektor West fliegen: kein Überfliegen von Schinznach Bad durch Abkürzen.
5. 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.
6. Die im AIP publizierte Mittagspause ist einzuhalten (keine Motorflugvolten und im Segelflug nur Starts zu Streckenflügen).

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 «Separationsregeln im Birrfeld» fliegen. Die Merkblätter finden Sie im Briefingraum.
5. Höhen bei Einflug aus Sektoren einhalten (4000 Fuss). Im Ausflug auf 3500 Fuss steigen.



Foto Sunya Bucher

Personelles Birrfeld

Verstärkung im AIS

Wir freuen uns, Noah Haag als neuen Teilzeit-Mitarbeiter im Bereich AIS und als stellvertretenden Flugplatzleiter in unserem Team begrüßen zu dürfen. Noah wird die Nachfolge von Brigitte Schnyder antreten, die in den wohlverdienten Ruhestand gehen wird.

Ob als PPL-Schüler, in der Rekrutenschule als Helikopterwart oder schliesslich in der Luftwaffe als Fliegernachrichtensoffizier – Noah konnte in seinem jungen Leben bereits vielfältige Erfahrungen im Bereich Aviatik sammeln. Das Birrfeld ist ihm auch schon bestens vertraut, seit 2021 hangariert er am Wochenende die FSB-Flugzeuge. Er ist mitten in seiner Ausbildung zum Privatpiloten und beginnt im September sein Studium an der ZHAW in Winterthur. Parallel zu seinem Studium wird er bei uns arbeiten. Zu seinen Hobbys gehören Sportschiessen, Euphoniumspielen, Kochen und Wandern.

Wir sind überzeugt, dass Noah mit seiner Kombination aus Leidenschaft für die Luftfahrt, seinem Engagement für kontinuierliches Lernen und Weiterentwicklung sowie dem durch das Studium erworbenen Fachwissen in den nächsten Jahren eine wertvolle Bereicherung für unser Team sein wird.



Ein herzliches Willkommen im Team, einen guten Start und viel Freude bei der neuen Herausforderung!

Bericht und Foto Peter Mathis



HECKRAD-SCHNUPPERFLÜGE

mit original Piper Cub

Hast du schon immer davon geträumt, einen Oldtimer zu fliegen, und bist bereits Pilot oder Flugschüler? Dann nimmam Heckrad-Schnupperabend der Antique Airplane Association teil und fliege mit einem Fluglehrer die legendäre Piper Cub J3/C L4!

Wo Flugplatz Birrfeld, Treffpunkt beim Clubraum

Wann Mittwoch, 3. September 2025, 17.30 Uhr

Kosten Fr. 50.- für ca. 20 Min. Flugzeit

Anmeldung Schreib uns eine E-Mail auf vorstand@a-a-a.ch, www.a-a-a.ch

Fliegerschule Birrfeld AG

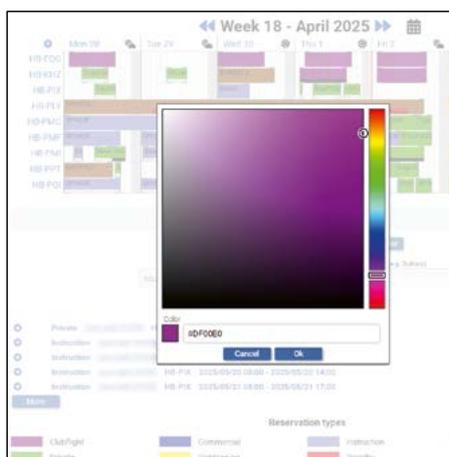
Flying Fleet – Verbesserungen und Weiterentwicklungen

Flying Fleet wurde am 1. März 2025 im Birrfeld eingeführt, aber das Projekt begann schon viel früher. Da wir als VS und VR klare Anforderungen an die Transparenz hatten, mussten wir die Kennzahlen des Flugbetriebes im Birrfeld kennen. Wir begannen damit, Daten aus dem Airmanager in eine neue Datenbank zu importieren und daraus ein Reporting zu erstellen. Schnell stellte sich heraus, dass die Datenqualität sehr schlecht war und es viele Probleme mit den Arbeitsabläufen gab, die nicht behoben oder verbessert werden konnten (insbesondere für die Segelflug-Community). Daraus entstand die Idee, zu einem anderen Tool zu wechseln. Doch lassen wir die Geschichte beiseite und sehen uns an, was wir bisher erreicht haben und was wir vorhaben.

Fehlerbehebungen

Vom ersten Tag der Einführung von Flying Fleet an wurde ein schneller Support für Anwender bereitgestellt, welche bei der Bedienung Fragen hatten oder denen Probleme auffielen. Schon nach den ersten Wochen nahmen die gemeldeten Probleme durch die Identifizierung und Behebung von Fehlern stark ab. Es ist jedoch wichtig zu wissen, dass Flying Fleet, wie jede Software, nicht fehlerfrei ist und dies voraussichtlich auch nie ganz sein kann. Bei der Weiterentwicklung besteht häufig die Abwägung zwischen der Implementierung zusätzlicher Prüfmechanismen zur Fehlerprävention, was potenziell die Behandlung von Grenzfällen einschränken kann, und dem Verzicht auf diese Prüfungen, wodurch das Auftreten solcher Grenzfälle möglich wird. Hier müssen Entscheidungen immer im Einzelfall getroffen werden.

Auch wenn eine 100-prozentige Fehlerfreiheit nicht erreichbar ist, bedeutet das aber nicht, dass die Software nicht kontinuierlich verbessert wird, wenn immer es möglich ist.



Individuelle Anpassungen

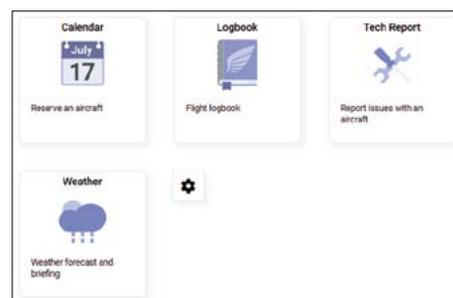
Für Charterpiloten wurden grosse Anstrengungen unternommen, um den Kalender weiter zu verbessern, damit er nach eigenen Wünschen angepasst werden kann. Wenn du auf das kleine Zahnradsymbol oben links im Kalender klickst, kannst du entscheiden, welche Flugzeuge angezeigt werden. Flugzeuge können sogar in der Reihenfolge verschoben werden, um sie neu anzuordnen. Unten, wo die Farben der Reservierungsarten angezeigt werden, kannst du darauf klicken und die Farben deines eigenen Kalenders personalisieren. Flying Fleet merkt sich deine Auswahl.

Intuitive Reservation mit Drag & Drop

Um ein Flugzeug schnell zu reservieren, ziehst du den Mauszeiger bei gedrückter linker Taste einfach über den gewünschten Zeitraum. Wenn du die Maustaste loslässt, wird das Reservierungsformular genau die ausgewählte Zeit zeigen. Wenn du eine Reservierung verschieben möchtest, ziehst du deine Reservierung einfach auf eine andere Zeit oder ein anderes Flugzeug.

Anpassung Startseite

Die Startseite kann ebenfalls angepasst werden, und die dargestellten Kacheln können



neu geordnet und hinzugefügt oder entfernt werden (die Neuordnung funktioniert nicht auf mobilen Geräten).

Abrechnung im «Live-Modus»

Eine grundlegende Änderung gegenüber unserer früheren Software ist die Art und Weise, wie und wann die Abrechnung erfolgt. Mit Flying Fleet kannst du deine aktuelle Rechnung überprüfen, sobald du eine Bewegung eingetragen hast (zu finden unter dem Menüpunkt «Ihre Rechnungen»). Die Rechnung beinhaltet alle bisher in Anspruch genommenen Leistungen und gibt den Betrag an, der dir zu Beginn des nächsten Monats in Rechnung gestellt wird. Lediglich Fuelbezüge bei denjenigen, die das Glück haben, ein eigenes Flugzeug zu besitzen, werden erst kurz vor Finalisierung der Rechnung hinzugefügt. Daher erscheinen diese nicht in deiner aktuellen Rechnungsvorschau. Solltest du unrichtige Positionen feststellen, noch bevor du deine nächste Rechnung erhältst, wende dich bitte an unsere AIS-Mitarbeiter oder an

Fliegerschule Birrfeld AG
Flugplatz Birrfeld
5242 Lupfig
fsb.buchhaltung@birrfeld.ch



Customer number: 1182
Invoice 2025004774 - May 2025
VAT No. CH-810 043 193

Date	Article	Qt.	Price	VAT	Sum
2025/ 05/ 08	HB-PMC Charter Club LSZF-LSZF-Silver Rabatt	14.00	4.36	8.10	61.04
2025/ 05/ 08	HB-PMC Fuelzuschlag/Charter LSZF-LSZF	14.00	0.40	8.10	5.58
2025/ 05/ 08	HB-PMC Charter Club LSZF-LSPN-Silver Rabatt	12.00	4.36	8.10	52.32

unsere Buchhaltung, und die Fehler werden in kürzester Zeit korrigiert.

Komplettes offizielles Wetterbriefing

Du hast vielleicht bemerkt, dass wir nach und nach neue Funktionen hinzugefügt haben, wie z.B. die Anzeige des offiziellen DABS von Skyguide auf der Startseite. Neu ist auch das Symbol «Wetter». Es handelt sich bei den meisten Wetterprodukten um das offizielle Flugwetter, das wir in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Wetterdienst DWD und anderen offiziellen nationalen Quellen bereitstellen dürfen. Die Wetterseite wird im Laufe der Zeit weiter verbessert (wie sicher auch alle anderen Teile der Software), sie sollte jedoch bereits jetzt die meisten, wenn nicht sogar alle Informationen enthalten, die Piloten und Flugschüler für ihren Flug benötigen. Die Wetterseite ermöglicht auch die Erstellung eines PDF-Briefing-Packs mit allen von dir ausgewählten Informationen.

Flugbewegungen richtig eingeben

Flying Fleet bietet mehrere Möglichkeiten, Flugdaten zu erfassen. Eine Variante ist die Eingabe von neuen Bewegungen für jeden Start und jede Landung, egal ob im Birrfeld oder auf einem externen Flugplatz. Für einen Flug zu einem anderen Flugplatz und

zurück sind dabei insgesamt vier neue Bewegungen einzutragen. Die Formulare sind dabei so weit wie möglich vorausgefüllt. Im Vergleich: Mit dem alten System waren dafür sechs Formulare mit wesentlich mehr Klicks zu bedienen. Diese Variante funktioniert für alle Flüge, ob zu externen Plätzen oder für Flüge Birrfeld–Birrfeld.

Für reine Lokalflüge oder Platzrunden kann eine einzige neue Bewegung erstellt werden. Bei dieser Variante muss keine zweite neue Bewegung erstellt, sondern im «Flugbuch» nach dem Flug die zuvor eingegebene Bewegung editiert werden. Was muss gemacht werden? Die tatsächliche Landezeit (plus Flight Time Counter Ende) und die Anzahl der Landungen eintragen, fertig.

Zusammengefasst:

- Nicht-Charterpiloten: Wenn du nur Rundflüge durchführst, schätze einfach die Abflug- und Ankunftszeiten. Wenn du möchtest, kannst du die Ankunftszeit nach der Landung im Flugbuch korrigieren. Du musst jedoch die Anzahl der Landungen korrigieren.
- Charterpiloten: Gib nur die geschätzte Abflugzeit ein, kontrolliere den Stand des Flugstundenzählers und lass alle anderen Felder unverändert. Nach der Landung

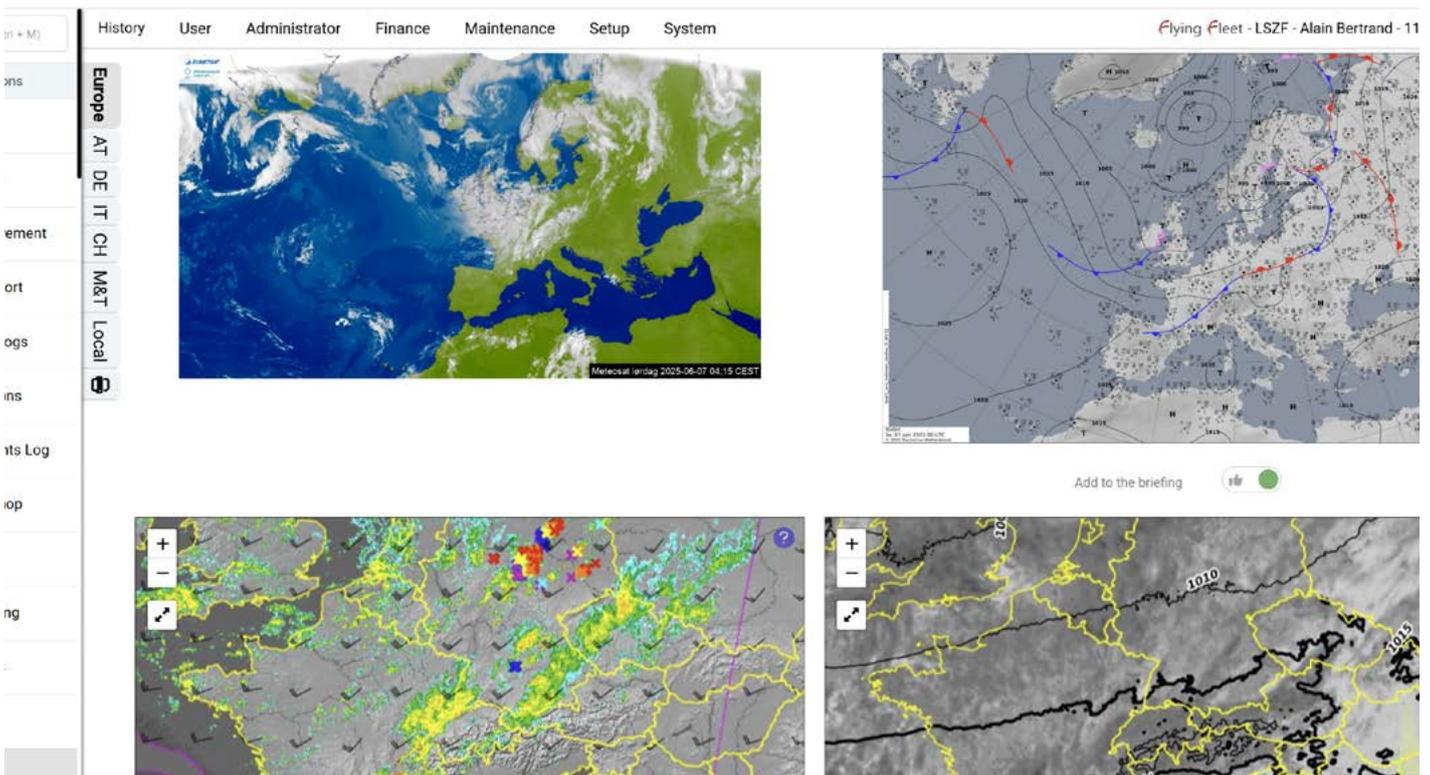
musst du das Flugbuch bearbeiten, um den Endstand des Flugstundenzählers anzupassen, und die Anzahl der Landungen korrigieren.

- Fliegst du nach einem beendeten «Circuit»-Flug zu einem anderen Platz, musst du eine «Neue Flugbewegung» eingeben (Departure LSZF). Wenn du eine zweite Serie von Landungen durchführst, gibst du eine «Neue Flugbewegung» für «Circuits» ein.

Es gibt auch weitere Entwicklungen unter der Oberfläche, wie zum Beispiel die Integration der Grenzkontrolle in Flying Fleet, die Migration und Integration der Funktionen der Software «Birrfeld Glider» sowie die mögliche Bereitstellung einer ATC-Flugplanverwaltung in unserer Software. Du siehst, wir sind alle damit beschäftigt, dir mit unserem brandneuen Tool das bestmögliche Erlebnis zu bieten.

Flying Fleet
smooth airport operations

W. Haferland und A. Bertrand



Aurelio Vassalli Nachruf

Unser Mitglied Aurelio Vassalli ist nach einer schweren Krankheit am 11. Juni 2025 zu seinem letzten Flug gestartet. Mit Aurelio verlieren wir einen energetischen, gutgelaunten, engagierten Fliegerkollegen.

Was die Fliegerei angeht, so hat er so viele Facetten davon gemeistert, wie wohl nur wenige von uns das je erreichen werden: Er war Fallschirmspringer, Segelflieger, Motorflieger, in beiden Sparten auch Kunstflieger auf höchstem Niveau, flog vom einfachsten Fluggerät bis zum Jet alles Mögliche und gab seine vielfältigen Erfahrungen auch als Instruktor gerne weiter. Sein Wirkungsbereich umspannte viele Gebiete: Er war mal im Sudan als Pilot für Hilfsmissionen im

Einsatz, konnte aber auch neuen Segelfliegern auf den ersten Hüpfern zeigen, wie es geht, und mit seiner Lizenz zum Schirmpacken beim Falconjet den Bremsfallschirm selber neu packen.

Aurelio war mehrere Jahre im Vorstand des AeCA, und vertrat die Interessen des Vereins mit grossem Einsatz – bis vor das Bundesverwaltungsgericht, wenn es sein musste, wo er auch den Sieg davontrug. Dank seinen vielen Fähigkeiten konnte er auch kurzfristige wichtige Lücken füllen, zum Beispiel wenn gerade im Birrfeld ein Flugplatzchefposten neu zu besetzen war.



Zum Schluss – das Feiern musste man Aurelio auch nicht beibringen, seine Schümli-Pflümli bleiben uns als legendär in Erinnerung. Wir werden an die ausgelassenen Abende beim Hangar noch lange gerne zurückdenken.

Im Namen Aurelios Fliegerkollegen

Inserate

Offizielle Partner

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

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

more for you

ANTIQUE AIRPLANE ASSOCIATION

You, TOO, CAN FLY WITH US!

Dein Oldtimer wartet auf dich:

Fliege ...mit unserem klassischen Heckradflugzeug und erlebe die Faszination historischer Luftfahrt!
 ...mit einem Dutzend gleichgesinnten zum Erfahrungsaustausch.
 ...solo, oder zu zweit, ins verlängerte Wochenende.

Schraube ...mit, bei Wartung und Unterhalt, denn unsere Mechaniker wollen ihr Know-how weitergeben.
 ...mit, beim Aufbauen und Organisieren der Fluggruppe.

Profitiere ...vom Fliegen zu Selbstkosten, auch für die Heckradeinweisung.
 ...von deinen neuen Stick-and-Rudder Skills!
 ...von der Unterstützung und dem Oldtimer-Netzwerk der Antique Airplane Association!

Wir freuen uns auf dich!

Kundenbefragung Fliegerschule Birrfeld

Die Motorflugzeug-Flotte der Fliegerschule ist solide, aber auch in die Jahre gekommen. Einige punktuelle Anpassungen wurden bereits durch den Verkauf der Diamond Eclipse, der Cessna CNY und des Falken getätigt, um eine möglichst einheitliche Flotte zu unterhalten. Um die Entscheidungsgrundlage für zukünftige Anpassungen in der Flotte zu erarbeiten, wurde eine Arbeitsgruppe gegründet, welche eine Flottenstrategie erarbeiten soll. Die Arbeitsgruppe besteht aus Vertretern des Vorstands und des Verwaltungsrats der FSB, zwei Mitgliedern des Aero Clubs Aargau mit einem bereits breiten Hintergrund in der Aviatik, welcher vom Flugzeugunterhalt über Motorflug bis zum Segelfliegen reicht, einem Fluglehrer und einem Vertreter der Maintenance. In einem der ersten Schritte wurde im März 2025 eine Kundenbefragung durchgeführt, um die Bedürfnisse der Pilot:innen zu analysieren. Von den angeschriebenen FSB-Kund:innen haben 289 aktive Pilot:innen teilgenommen. Anbei einige Erkenntnisse aus dieser Umfrage.



- Wir können uns an einer hohen Kundentreue erfreuen. Annähernd die Hälfte der FSB-Pilot:innen fliegen bereits seit mehr als 10 Jahren bei der FSB.
- Die Verteilung auf 2-Plätzer und 4-Plätzer ist ausgeglichen, etwa die Hälfte der Kunden fliegen auf beiden Flugzeugfamilien.
- Die Bauart (Hoch- versus Tiefdecker) ist für die Hälfte der Piloten unwichtig, bei der anderen Hälfte gibt es aber eine klare Präferenz für Tiefdecker.
- Die Nutzung der 2-Plätzer liegt neben dem Training (über 60%) vor allem bei

Aus- und Rundflügen in der Schweiz. Die 4-Plätzer hingegen werden weniger für das Training, dafür stärker für mehrtägige Reiseflüge ins Ausland genutzt.

- Bei der Gewichtung der weiteren Themen ergibt sich ein klares Bild, und vor allem bei den 2-Plätzern ist das mit Abstand wichtigste Argument ein tiefer Preis.
- Bei den 4-Plätzern ist das wichtigste Argument eine gute Zuladung. Eine gute Leistung und natürlich ebenfalls ein attraktiver Preis sind auch wichtig, aber nicht so hoch gewichtet wie bei den 2-Plätzern.
- Eine hohe Gewichtung auf ökologisch nachhaltige Flugzeuge ist bei beiden Sparten nicht die oberste Priorität.
- Auf die Frage nach weiteren wünschenswerten Eigenschaften wurde am meisten ein Einziehfahrwerk genannt, aber auch dies würden nur 12% der Teilnehmenden «regelmässig nutzen».

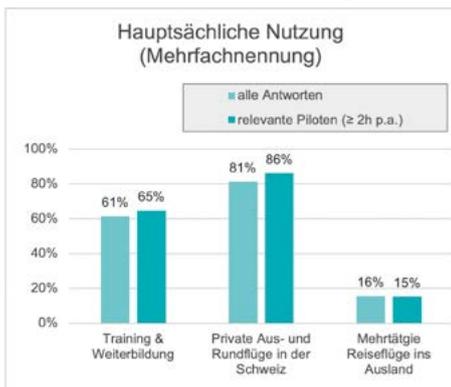
- Weitere, mehrfach genannte Wünsche sind: hohe Sicherheit, Glascockpit, kein Glascockpit, Autopilot, «einfach zu bedienen», Diamond.

Die Umfrage fliesst nun nebst den Anforderungen aus dem Schulbetrieb und aus der Maintenance in die Evaluation von neuen Flugzeugen oder die Überlegungen zum Erhalt der bestehenden Flotte mit ein. Natürlich ist es schwierig, sogar unmöglich, alle Anforderungen gleichwertig zu berücksichtigen, und gewisse Wünsche widersprechen sich auch (zum Beispiel der Wunsch von vielen nach einem Glascockpit zu dem Wunsch von anderen, kein Glascockpit zu verbauen). Als klare Ziele nimmt die Arbeitsgruppe mit, dass vor allem für den 2-Plätzer ein attraktiver Mietpreis ein starkes Argument ist. Bei den 4-Plätzern ist es die Zuladung und Reisetauglichkeit, die an oberster Stelle steht. Selbstverständlich hat die Sicherheit höchste Priorität bei allen Überlegungen.

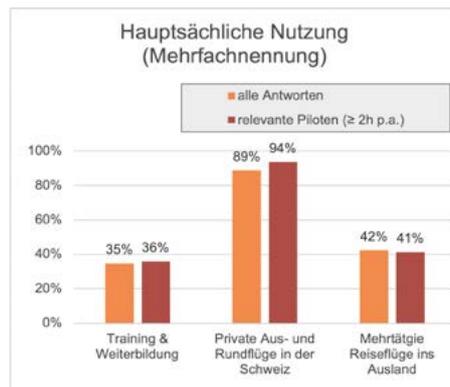
Wir bedanken uns an dieser Stelle bei allen, welche an der Umfrage teilgenommen haben. Nachdem alle Anforderungen zusammengetragen wurden, konnte eine «Longlist» mit möglichen Flugzeugen erstellt werden. Diese wird nun auf eine «Shortlist» reduziert, welche dann detailliert geprüft wird. Über die nächsten Schritte werden wir weiterhin berichten.

Bericht Fabian Hummel
Foto Birrfeld-Archiv

2-PLÄTZER:



4-PLÄTZER:



Wintercamp Sion 2025: Start der Planung

Wir beginnen frühzeitig mit der Planung des FSB-Wintercamps in Sion. Wenn ihr im November ab Sion wundervolle Flüge unternehmen wollt anstatt unter dem Hochnebel zu sitzen, tragt eure Wunschverfügbarkeiten bitte hier ein:



<https://nuudel.digitalcourage.de/PpTKAuSNP6XHMpMD>

Das Wintercamp startet am 8. November 2025 (vorher ist der Flughafen Sion wegen Pistenrevision gesperrt) und läuft bis Ende November 2025.

Auf der Basis eurer Wunschzeiten wird die erste Planung erstellt. In den Kommentaren zur Umfrage könnt ihr gerne weitere Wünsche wie bevorzugter Flugzeugtyp, Wunschziele etc. eingeben.

Wir freuen uns auf euch!

Wilfried Haferland



Inserat

**Full service
of avionics
and instruments.**

AVONITEC

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

Segelflug

Abenteuer Föhn: vom Birrfeld bis an die 1000



Happy Crew Raphi Zimmermann und Ephraim Friedli

In Segelfliegerkreisen stellt die 1000-km-Marke einen Benchmark im Streckenflug dar. Die Zahl «Tausend» hat eine gewisse Magie – doch diese Distanz zu schaffen, gelingt nur Piloten, die gut vorbereitet, erfahren, mit dem richtigen Wetter gesegnet und nicht zuletzt vom Glück begleitet sind. An schönen Tagen findet man im Portal weglide.org regelmässig Flüge über diese Distanz, im Birrfeld hingegen sind bislang nur wenige dokumentiert worden. Am 22. März 2025 gelang es den beiden Piloten Raphi Zimmermann und Ephraim Friedli aus der ansässigen Segelfluggruppe AFG Zürich, die 1000er-Marke in einer Föhnlage zu knacken. Innerhalb der AFG wurde diese Distanz damit zum ersten Mal ab Birrfeld erflogen.

Die gleiche Crew hatte bereits am 9. März bei Föhn einen 600-km-Streckenflug absolviert, der nicht nur als Training zu Saisonbeginn diente, sondern auch einige lehrreiche Erkenntnisse brachte – zum Beispiel, dass man so früh wie möglich starten sollte, um die Morgenstunden für die ersten

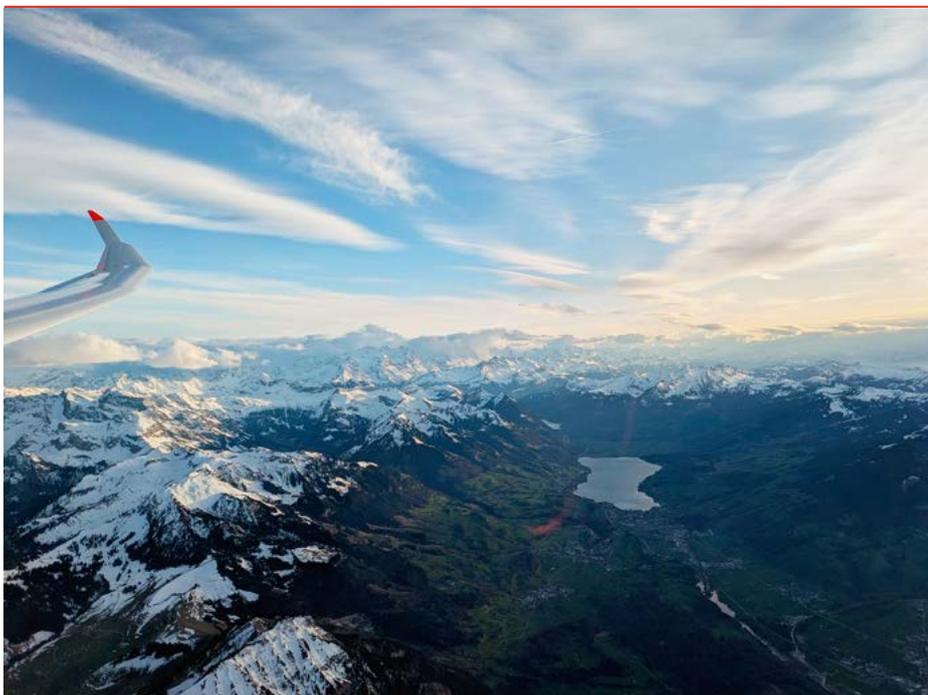
Streckenkilometer zu nutzen. In der Woche vor dem 22. März verarbeiteten die beiden das Erlebnis zu einem neuen Plan. Wie beim ersten Flug studierte Raphi die Wetterprognose

und entdeckte eine gute Vorhersage für Sonntag, den 23. März, sowie eine etwas schwächere für Samstag, den 22. März. Da Raphi für Sonntag als Fluglehrer eingeteilt war und Ephraim nur am Samstag Zeit hatte, entschieden wir uns trotz der schwächeren Prognose, den Flug auf Samstag zu legen. Im Laufe der Woche verschob sich die Föhnlage zeitlich nach vorne – plötzlich bot der Samstag die besseren Chancen, mit einer Prognose ähnlich der vom 9. März.

Der Plan steht: Abfahrt in Zürich um 7 Uhr, Start um 9 Uhr. Am Freitag organisierte Raphi den Schlepppiloten Chris Mayer für die geplante Zeit. Was uns auf diesem Flug erwarten würde, wussten wir allerdings nicht. Pünktlich um 7 Uhr fuhren wir in Zürich los und machten uns auf den Weg ins Birrfeld. Bereits dick eingepackt, kamen wir beim Aufbau rasch ins Schwitzen. Die warme Kleidung passte eigentlich nicht so recht ins Bild – aber oben ist es bekanntlich kalt. Inzwischen routinierter, verlief der Aufbau zügig und um 9.07 Uhr hoben wir ab.

Die Bristell, das neue Schleppflugzeug, brachte uns zum Schleppziel Rossberg. Nach dem Ausklinken flogen wir gegen den Wind Richtung Reusstal, wo wir im Luv der





Heimflug nach 1000 km über Obwalden

Eggberge kräftige Aufwinde erwarteten – mit Anschluss ans Wellensystem in der oberen Etage um 3000 bis 4000 m ü. M. Noch gut eingespielt vom letzten Mal, funkten wir Alps Radar für eine Freigabe zum Einflug in den Luftraum C und A9 an. Dank Transponder erhielten wir die Freigabe und konnten unseren Flug Richtung Osten fortsetzen.

Bis ins Montafon verloren wir nur wenig an Höhe. Doch kurz vor Beginn der Silvretta-Passstrasse, die auch auf dem Landweg sehenswert ist, gefiel uns das Wolkenbild nicht mehr – wir entschieden uns zur Wende. Es war noch nicht einmal 11 Uhr. Nach dem Sprung über den Rhein zurück zum Pizol setzten wir unseren Flug westwärts fort – meist auf 4000 m ü. M. Unterwegs mussten einige kleinere Wellentäler überstanden werden, da noch eine Westkomponente im Föhn steckte. Die Route führte uns vorbei an den Grossen Windgällen, dem Schreckhorn, Eiger, Mönch und Jungfrau bis nach Les Diablerets. Inzwischen lief es so gut, dass wir Gas geben mussten, um die freigegebenen Höhen nicht zu überschreiten. Westlich von Les Diablerets erschien uns das Wetterbild erneut ungünstig, und wir wendeten ein zweites Mal – es war 13.30 Uhr, wir hatten bereits den Bodensee und den Genfersee gesehen. Schon jetzt war der Flug ein Highlight.

Mit Rückenwind ging es im Eiltempo zurück Richtung Pizol. Auf diesem Schenkel kamen wir zügig voran, trafen aber auf teils heftige Auf- und Abwinde. Die knapp 190 km legten wir mit einem Schnitt von 165 km/h in etwas über einer Stunde zurück. Noch war es viel zu früh für den Heimflug. Der Blick

Richtung Osten versprach weiterhin keine Verbesserung, und obwohl wir am Morgen bis ins Montafon kamen, war die Welle dort nicht besonders stark. Deshalb entschieden wir uns für eine dritte Wende beim Pizol und flogen erneut Richtung Bex. Wie den ganzen Tag über erhielten wir auch hier die gewünschten Freigaben und durften den A9 auf 4500 statt 3950 m ü. M. kreuzen – diese 600 Meter machten einen spürbaren Unterschied, denn man blieb dadurch länger in der laminaren Strömung.



Anflug ins Birrfeld nach 1042 – der Arcus T «AT» der AFG Zürich

Gegen den Wind ging es nun etwas langsamer voran, aber mit 96 km/h noch immer sehr ordentlich. Um 16.30 Uhr wendeten wir erneut kurz vor Les Diablerets. Ein schneller Blick auf das LX zeigte eine zurückgelegte Distanz von 800 km und einen Heimweg von 130 km. Zum ersten Mal dachten wir: «Jetzt könnte es mit den 1000 km klappen.» Aber aussprechen wollte es niemand – im Föhn ist man schneller unten, als man denkt. Die Abwinde, die wir bis dahin meist umfliegen konnten, wirken wie eine Vollbremsung, dann ist der Streckenflug vorbei.

Trotzdem wollten wir den fünften Schenkel so weit wie möglich nach Osten legen und gaben dem Controller unser geplantes Routing über Les Diablerets, Adelboden, Klausenpass nach Bad Ragaz durch. Ob wir wirklich so weit kommen und die 1000 km erreichen würden, liessen wir offen. Mittlerweile war es bitterkalt, und wir begannen, trotz der warmen Kleidung zu frieren. Doch jetzt wollten wir die 1000 km – und bissen uns durch. Das 1000er-Fieber hatte uns gepackt.

Als das LX eine Distanz von etwas über 1000 km anzeigte (inklusive direktem Heimflug), entschieden wir uns, nochmals den Pizol anzufliegen, dort zu wenden und über den Umweg über Buochs und Emmen Höhe abzubauen, um die niedrigen Lufträume rund um Zürich zu umfliegen. Nach 9 Stunden und 24 Minuten landeten wir um 18.24 Uhr glücklich im Birrfeld, wo wir von einigen AFG-Mitgliedern empfangen und mit einem kühlen Getränk versorgt wurden. Dank ihrer Hilfe ging das Versorgen des Arcus schnell – und wir konnten in geselliger Runde nochmals auf unseren Flug anstossen.

Da ist er nun, unser erster Tausender, geflogen ab dem Birrfeld, für uns ein ausserordentliches Erlebnis. Das Birrfeld bietet sehr gute Voraussetzungen, die solche Flüge möglich machen, daher hoffen wir, dass noch weitere folgen.

Bericht Raphael Zimmermann
Fotos Ephraim Friedli

Verschiedenes

Rundflug mit 100½ Jahren

Am 19. Mai fand ein besonderer Rundflug im Birrfeld statt. Hedy Haeffliger konnte ihren Gutschein für einen Rundflug einlösen, den ich ihr letztes Jahr zum 100. Geburtstag geschenkt hatte. Hedy ist die Mutter eines guten Fliegerfreundes, der leider viel zu früh gestorben ist. Seine Leidenschaft für die Fliegerei hat sich offenbar auf seine Mutter übertragen und sie genießt selbst mit 100 Jahren noch die Aussicht aus dem Flugzeug auf unsere schöne Landschaft. Als er mir seine Mutter im Birrfeld vor etwa 10 Jahren vorgestellt hat, hat er schon damals darauf hingewiesen, dass sie mit bald 90 Jahren noch gerne ins Flugzeug klettert und mit ihm mitfliegt. Damals haben sie mit der Cessna Familie besucht in Baden-Baden. Deshalb war es besonders schön, dass die Urenkelin von Hedys Schwester auch extra für den Rundflug ins Birrfeld kam, um mit dabei zu sein. Über die Voralpen und verschiedene Wohnorte im Laufe des über 100-jährigen Lebens von Hedy führte der Rundflug wieder zurück ins Birrfeld, wo wir im Restaurant bei einem Snack noch die Eindrücke sacken lassen konnten.

Bericht und Foto Fabian Hummel



Dankeschön

Wir danken allen Inserierenden in der «Birrfelder Flugpost» für die Unterstützung unseres Vereinsorgans. Mit einer Auflage von 1400 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 Inserierenden und unsere Druckerei bei Aufträgen zu berücksichtigen. Herzlichen Dank!

Eine Ercoupe-Story



Vor fünf Jahren erhielten wir VETERANOs eine E-Mail aus Griechenland: Hector Pergamalis fragte nach einer Dokumentation über unsere Ercoupe – er wolle ein Scale-Modell im Massstab 1:3 bauen für die Teilnahme an den Scale-Weltmeisterschaften 2026 in England. Inzwischen sind diese Jahre vergangen und die kleine Schwester der Ercoupe steht in Athen bereit zum Transport ins Birrfeld für einen ersten Auftritt. Dazwischen liegen viele E-Mails mit unzähligen Fotos unserer Ercoupe, mit Farbcodes, welche vom Spezialisten Ronny Eichelberger in Mägenwil ermittelt wurden. Von Athen erreichten uns immer wieder detaillierte Fotos von den Baufortschritten dieses aussergewöhnlichen Modells.

Der nahende 28. Juni mit dem Classic-Fly-In und dem AeCA-Jubiläumsfest schien uns der beste Rahmen für eine erste Präsentation und eine Art Hauptprobe für die kleine Schwester unserer Ercoupe und ihren Erbauer. Wie dieser Auftritt genau aussehen wird, ist noch in Absprache mit den Organisatoren. Hector Pergamalis wird sich mit einem Freund und dem Modell am Mittwoch vorher auf den Weg machen, mit der Fähre nach Ancona und dann auf dem Landweg in die Schweiz fahren, Freitag/Samstag auf dem Birrfeld verbringen und am Sonntag wieder den langen Rückweg antreten.

*Bericht und Fotos Thomas Schaltegger
VETERANOs*



Aus alter Zeit – Nachtflug im Birrfeld

In der Januar-Ausgabe der Aero-Revue wurde 1952 ein humorvoll abgefasster Artikel zum Thema «Nachtflug im Birrfeld» publiziert. Dieser zeugt vom damaligen Pioniergeist und mit einem «Schmunzeln» nimmt man zur Kenntnis, was früher alles möglich war.

In der Jubiläumsbroschüre «50 Jahre Sektion Aargau» ist zu diesem Thema Folgendes zu lesen: *Nachtflüge mit Stall-Laternen als Pistenbefeuerung und Bordinstrumentenbeleuchtung wie zu Saint-Exupéry's Zeiten, finden grossen Anklang bei den Motorpiloten und sogar den Segen des Luftamtes.*

Nachtflug im Birrfeld war auch später hin und wieder ein Thema. Doch haben sich die Wünsche einiger Nachtflugenthusiasten, nicht zuletzt aus politischen Gründen, nie durchsetzen können. Dennoch mussten früher manchmal Autos am Pistenanfang und Pistenende aufgestellt werden, damit diese mit ihren Scheinwerfern den «Spätheimkehrern» die Piste beleuchten konnten. Die Landungen bei Dunkelheit gingen übrigens alle «schadlos» aus.

Schon im Frühling 1952 begannen auf dem Flugplatz Birrfeld Gerüchte zu zirkulieren, wonach auf dem aargauischen «Flughafen» auch noch Nachtflug eingeführt werden sollte. Vier im Büro stehende Stalllaternen gaben später den bereits sterbenden Gerüchten neue Lebenskraft. Als sogar rote Lampen auf das Hangardach montiert wurden und in einem Piper Positionslämpchen, Leitungsdraht und Schalter das Abfluggewicht erhöhten (die Batterie fehlte noch), wurde man stutzig und schienen den inoffiziellen Meldungen recht zu geben. Erkundigte man sich bei den zuständigen Stellen über den Sinn und Zweck dieser Ausgaben, wurde einem geheimnisvoll ins Ohr geflüstert: «Nachtflug». Weitere Wochen, sogar Monate vergingen, die vier Stalllaternen erhielten ungenügenden Zuwachs, und grösser und grösser wurde das Interesse für die Nachtschwärmerie. Auf zwei Kirschbäumen nahe am Platz wurden, die Baumkronen überragend, galgenähnliche Lattengebilde sichtbar, wie man erfuhr, um rote Lampen aufzuziehen. Als dann doch alle Vorbereitungen als beendet betrachtet werden konnten, die Lampen wurden nun schon zur Plage, denn überall standen sie herum und versperrten einem den Weg, konnte der Platz mit seinen Einrichtungen dem «eidgenössischen Luftamt» zur Abnahme gemeldet werden. Doch diese Freude währte nicht lange. Der Platz, beziehungsweise die ursprünglichen Vorschriften, schienen der geforderten Sicherheit nicht zu genügen. Das Flugplatzpersonal stellte auf

Forst- und Landwirtschaft um. Ein Kirschbaum musste samt seinem Laternenaufzug umgelegt werden. Die Segelflieger werden diesem Hindernis noch lange nachtrauern, fehlten doch jetzt die «süssen Kirschen» als Verpflegungsmöglichkeiten während der langen Wartezeit auf die nicht eintreten wollenden Aufwinde. Nicht ohne Furcht wagte sich Fluglehrer Max Leder in die schwindelerregende Höhe von 15–20 m (über Grund). Wir fühlten mit ihm, wenn man die schwankenden Waldbäume mit dem von Schülern noch schwankender geführten Piper vergleicht –, um auch dort noch Laternenaufzüge zu montieren. Auf dem Hangardach wurde an einem trüben Sonntag ein Drehscheinwerfer installiert, und die Shell-Reklame am hohen Mast musste von innen heraus beleuchtet werden, damit sie ihrer doppelten Aufgabe auch beim Nachtflugbetrieb gerecht werden kann. Man wagte es kaum zu glauben, als es hiess: «Morgen ist Nachtflug.» Als es am 13. September allmählich eindunkelte, wurden, wie am 1. August die Lampions, die Stalllaternen angezündet, was unter einigen Mühen gelang, bis schliesslich genügend betriebsbereit waren und bei völliger Dunkelheit die beiden Lichterketten ausgelegt werden konnten. Geisterhaft zuckten ein paar Lichter über den Platz. Durch lautes Rufen von den beiden Platzenden aus dirigiert – «etwas mehr nach Norden, jetzt noch 5,3 cm nach Süden usw.» – bis sie, zwei schöne, parallele Einkerolonen bildend, auf dem Flugplatz standen. Doch schon schienen einzelne

Lampen zu versagen. Als man ihnen aber mit Zündhölzern und Petrolkanne bewaffnet zu Leibe rückte wollte, konnte man feststellen, dass sie entweder hinter einer Bodenwelle oder sogar in einem Mausloch standen, was ihre Lichtausstrahlung direkt über den Boden ziemlich einschränkte. Als dann auch der Piper noch aufgetankt wurde, zeigte der aus der



Alte Stalllaternen dienten als Pistenbeleuchtung

Shell-Wurst austretende Lichtstrahl leicht, aber unmissverständlich nach Osten. Das kleine Wunder eines Birrfelder Pistenwägelchens musste wieder in Aktion treten, um die grünen und roten Lampen, Anfang und Ende der Piste bezeichnend, auszutauschen. Endlich, als alles wo weit war, auch der Drehscheinwerfer auf dem Hangardach warf seine Strahlen in der Runde, kam das erste Flugzeug vom Kestenberg her. Irgendetwas schien unser «Nachtflughäfelein» doch noch von Kloten zu unterscheiden, und so entging uns eine ziemlich hohe Landetaxe. Bei leichtem Mondschein konnte dann der erste Flugschüler mit Fluglehrer Fred Isler das erste Mal in die Nacht hinaus starten, um sich in einem kurzen Fluge über Baden an die Fledermausperspektive zu gewöhnen. Anschliessend setzte dann ein eifriger Schulbetrieb ein, bei welchem sogar auch schon zu Alleinflügen gestartet werden konnte. Nur allzu bald musste dann, des eintretenden Bodennebels wegen, der Flugbetrieb wieder abgebrochen werden, bevor noch alle «Nachtkauzanwärter» ihren ersten Mondscheinflug ausführen konnten. Doch waren alle froh, dass nun der erste Anfang zu einem im Sportflug nicht alltäglichen Fliegen gemacht war, eröffnet einem das Nachtfliegen doch ganz neue, ungeahnte Perspektiven. Es ist ein ganz besonderes Erlebnis, über die durch das schwarze Mondlicht beschienene, durch den blassweissen Schein verzauberte Landschaft zu fliegen, die bald wieder mit dem überreichen Glitzern des Lichtmeeres einer Stadt oder einer silberglänzenden Flusschlaufe abwechseln. Auch die warmen, aus einer heimeligen Stube eines einzelnen Bauernhauses fallenden Lichtstrahlen wie die dunklen, gespenstisch anmutenden Flächen der Tannenwälder werden immer wieder als etwas ganz Besonderes und Einmaliges aufgenommen. Bei jeder Landung wundert man sich immer wieder über sich selbst, wie man das Flugzeug, nur die Stalllaternenkette beobachtend, fein und sauber, besser sogar als bei Tag, auf den unsichtbaren Boden absetzt. In vier Nächten konnten bei neun Stunden Flugzeit 87 Landungen ausgeführt werden. Leider muss dieser Nachtbetrieb im Winter wegen der unsicheren Wetterlage eingestellt werden, doch werden wir im Frühling das Nachttraining noch in vermehrter Masse wieder aufnehmen, um dann mit einem anderen Platz zusammen im Pendelverkehr Überlandflüge durchführen zu können.

Pz

Bericht und Bildmaterial Heinz Wyss



«Dunkel war's, der Mond schien helle». Pilzen gewidmet von seinem Flugschüler.

Diese Zeichnung, auch abgedruckt in der Jubiläumsbroschüre «50 Jahre Sektion Aargau», hat ein ehemaliger Flugschüler seinem Fluglehrer, Fred Isler, inklusive persönlicher Widmung, geschenkt. Fred Isler war von 1950 bis 1960 Präsident der «Sektion Aargau des Aero-Clubs der Schweiz», Militärpilot und Fluglehrer im Birrfeld.

Im Birrfeld gesehen



Amphibienflugzeug, D-MDUE, Flywhale Aircraft Adventures is Sport



Aus Yverdon, HB-ERJ, Siai – Marchetti F.260C



Regelmässiger Gast, D-GABO, Aero 45-145, zweimotorig



Aus Rotterdam angefliegen, PH-JUR, Piper Turbo Saratoga



GV EAS
Alle Fotos Peter Mathis



AuraAero Integral-R, Foto Chris Decking

Termine 2025

28. Juni 2025	Classic Aircraft Fly-In und AeCA Sommernachtsfest
26. September 2025, 18.00 Uhr	Sounding Board (Anmeldung bis 12.9.2025)
18. Oktober 2025, 9.00 Uhr	Flugplatzputzete
7. November 2025, 18.00 Uhr	Neumitglieder-Apéro
6. Dezember 2025, 16.30 Uhr	Samichlaus

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



PEUGEOT

E-308 / LongRange

100% ELECTRIC



FOLGEN SIE DER FASZINATION.

Vollelektrischer Antrieb
Bis zu 409 km Reichweite
PEUGEOT i-Cockpit® 3D

Abgebildetes Modell: PEUGEOT E-308 GT Elektromotor 156PS, kombinierte CO₂-Emissionen (WLTP): 0g/km; kombinierter Verbrauch (WLTP): 16,2 kWh/100 km; Energieeffizienzklasse: A. PEUGEOT empfiehlt Total Energies.



Auto Gysi

Hausen

Hauptstrasse 9 | 5212 Hausen | 056 / 460 27 27 | autogysi.ch

Birrfelder Fluggpost



produziert.
konzipiert.
gestaltet.

merkur
merkurmedien.ch