

# Birrfelder Flugpost



Nr. 1 – März 2025

Aero-Club Aargau

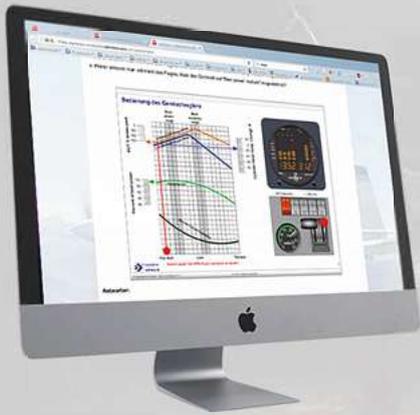
FLUGPLATZ

**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-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](http://www.moser-optik.ch)





## Liebe Vereinsmitglieder und Freunde des Birrfelds

Der Winter verabschiedet sich langsam – zumindest im Mittelland – und die neue Flugsaison wird in den kommenden Wochen so richtig losgehen. Die etwas ruhigeren Monate während der kalten Jahreszeit haben der AeCA-Vorstand, FSB-Verwaltungsrat sowie der Geschäftsführer genutzt, um das vergangene Jahr intensiv zu reflektieren und die Weichen für die Zukunft zu stellen. Zahlreiche Projekte konnten erfolgreich abgeschlossen werden, wie zum Beispiel die überarbeiteten Statuten oder die neue Führungsstruktur. Darüber hinaus konnten einige schwierige Themen aus der Vergangenheit positiv bereinigt werden (zum Beispiel der Fall «Zlin»). Auch aus dem Finanzbereich gibt es Positives

zu vermelden: Sowohl der AeCA als auch die FSB haben die finanziellen Ziele für das Jahr 2024 mehrheitlich erreicht und konnten somit positiv zur finanziellen Gesundheit beitragen. An der kommenden GV des AeCA vom 9. Mai 2025 im Birrfeld werden wir umfassend darüber berichten.

Übergeordnet wage ich nach zweieinhalb Jahren Amtszeit des neuen Vorstandes das Fazit zu ziehen, dass der finanzielle und organisatorische Turnaround geschafft ist. Dies bedeutet nicht, dass nun alle Probleme gelöst oder alle aufgelegten Themen umgesetzt wären. Viel mehr möchte ich damit ausdrücken, dass wir in einer nächsten Phase die langfristigen und gleichzeitig existenziellen Herausforderungen angehen können. Dabei geht es unter anderem um Fragen, wie wir die finanziellen Mittel für den Investitionsbedarf in unsere vielfältige Infrastruktur, Flotte und den Flugbetrieb nachhaltig erwirtschaften können. Oder welche Voraussetzungen wir schaffen müssen, um der Kleinaviatik der Zukunft gerecht zu werden, dies vor dem Hintergrund nachhaltiger Antriebstechnologien, neuer Fluggeräte wie Drohnen (inkl. eVTOL) oder zunehmender Regulierung und Luftraumeinschränkungen. Des Weiteren müssen wir uns auch fragen, wie wir die Akzeptanz der Kleinaviatik in der Gesellschaft sichern,

sowie Nachwuchs für alle Bereiche der Luftfahrt gewinnen können.

Wie Ihr seht, geschätzte Kameradinnen und Kameraden, es kommen weitere herausfordernde, aber auch spannende Aufgaben auf uns zu. In den letzten Wochen haben wir einige wegweisende Projekte gestartet, welche uns helfen werden, die richtige Flugrichtung für die Zukunft zu finden. An dieser Stelle möchte ich die Projekte Re-Branding Birrfeld, neue Betriebssoftware, Flottenerneuerung oder «Birrfeld 2030» nennen. Wir werden diese Projekte an der kommenden GV genauer vorstellen sowie regelmässig in der Flugpost und in unserem Newsletter darüber berichten.

Die Arbeit wird uns definitiv nicht ausgehen, umso mehr freut sich die Führungscrew und das ganze Team des Birrfelds auf die kommende Flugsaison und spannende Events, wie beispielsweise das Sommernachtsfest am 28. Juni 2025. Wir wünschen allen Pilotinnen und Piloten sowie Besucherinnen und Besuchern des Birrfelds wunderbare Erlebnisse in der Luft und am Boden – ganz im Sinne unseres Credos «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:  
26. Mai 2025

### Titelbild

Martin Andenmatten

### Auflage

1400 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	7
Fliegerschule Birrfeld AG	8
Segelflug	16
Verschiedenes	18
Termine 2025	26

Birrfelder Flugpost ist das offizielle Publikationsorgan für Mitglieder des Aero-Clubs Aargau. Der Abonnementsbeitrag ist im Mitgliederbeitrag enthalten.

# Aus dem Vorstand

## Neujahrsapéro vom 19. Januar 2025



Bereits zum dritten Mal trafen sich die Mitglieder zum Neujahrsapéro des Aero-Clubs Aargau. Nachdem der erste Apéro dem Kennenlernen der Mitglieder des neuen Vorstandes und Verwaltungsrates diente und der zweite Apéro den Fokus auf die Vernehmlassung der neuen Statuten legte, stand dieses Mal die Pflege der Kameradschaft im Vordergrund. Wie 2023 fand der Apéro in der Maintenance der FSB statt. Die Maintenance mit den sich im Unterhalt befindenden

Flugzeugen bietet schliesslich auch den passenden Rahmen für einen Neujahrsapéro in Pilotenkreisen. Insgesamt kamen etwa 50 Vereinsmitglieder, welche zu Beginn von Roman Hunziker mit einigen Gedanken und Anregungen begrüsst wurden. Danach folgte ein reger Austausch über die Generationen und Fluggruppen hinweg. Es wurde intensiv diskutiert und wie immer durften auch einige der GröFlaZen-Geschichten nicht fehlen, schliesslich gehören alle von uns auf die eine

oder andere Art zur Kategorie der grössten Flieger aller Zeiten (GröFlaZen eben). Zum Schluss möchte ich Gerda Peterhans herzlich für die Organisation der Getränke und Snacks sowie den Helfenden für den Auf- und Abbau danken.

*Bericht Ephraim Friedli  
Fotos Roman Hunziker*

### 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!

# Einladung zur 91. ordentlichen Generalversammlung des Aero-Clubs Aargau

Für die GV 2025 gelten erstmals die überarbeiteten Bestimmungen der Anfang Jahr in Kraft gesetzten neuen Statuten des AeCA. Die wichtigste Änderung betrifft das Stimmrecht: Neu haben alle Mitglieder Stimmrecht (inkl. der «Mitglieder nicht-fliegend», ehem. Passiv-Mitglieder)! Darüber hinaus sind einzig die Fristen etwas angepasst, so folgt beispielsweise die Traktandenliste mit allen Beilagen (Erläuterungen zur Traktandenliste, Jahresrechnung usw.) bis spätestens 14 Tage vor der GV. Der Versand der Zugangsdaten zu allen Unterlagen erfolgt analog letztem Jahr elektronisch per E-Mail.

Die GV 2025 findet am bewährten Standort auf dem Flugplatz Birrfeld statt:

**Freitag, 9. Mai 2025, in der Maintenance Flugplatz Birrfeld:**

ab 17.30 Uhr: Türöffnung und Eintreffen der Vereinsmitglieder  
18.30 Uhr: Ordentliche Generalversammlung  
Ca. 20.30 Uhr: Imbiss und gemütliches Ausklingen des Abends

Der Vorstand freut sich, möglichst viele Mitglieder an der GV 2025 persönlich begrüßen zu dürfen (keine Anmeldung notwendig)!



Foto Daniel Bellmont

# AeCA

## Vereinsausflüge 2025 – gemeinsam in die neue Flugsaison

Die Tage werden länger, die Temperaturen steigen – die neue Flugsaison steht vor der Tür! Auch dieses Jahr organisiert der Aero-Club Aargau wieder Vereinsausflüge zu verschiedenen Flugplätzen in der Schweiz. Ziel dieser Flüge ist es, neue Kontakte zu knüpfen, gemeinsam schöne Strecken zu erleben und die Freude am Fliegen zu teilen.

Die Planung läuft bereits auf Hochtouren. Wir arbeiten daran, ein paar besondere Flugplätze ins Programm aufzunehmen, was die Organisation etwas verlängert. Zum Redaktionsschluss stand der finale Plan noch nicht fest, doch die

vollständige Liste der Ausflüge wird bald auf der Website unter *Für Piloten* –> *AeCA Vereinsflüge* veröffentlicht. Zu viel können wir noch nicht verraten, aber es sind ein paar echte Leckerbissen dabei!

Wir hoffen auf eine rege Teilnahme und freuen uns auf viele tolle gemeinsame Flüge! Falls du Fragen oder Anregungen hast, erreichst du die Organisatoren Andrei Socaciu, Fabian Hummel und Ephraim Friedli unter [ausflug@birrfeld.ch](mailto:ausflug@birrfeld.ch)

*Bericht Andrei Socaciu*

### 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 «lärmpfindliche 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 Merkblätter «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.

# Personelles

## Neuer Flugplatzleiter



Es freut uns, euch unseren neuen Flugplatzleiter vorzustellen. Aus zahlreichen guten Bewerbungen schälte sich das Profil von Peter Mathis heraus. Er übernimmt damit künftig die Funktion von Heinz Lehmann, welcher seinerseits diese Funktion und weitere Aufgaben mit grossem Engagement interimsmässig ausführte. Nach der Einführungsphase wird die offizielle Übergabe der Flugplatzleitung, die Anerkennung durch das BAZL vorausgesetzt, im April/Mai angestrebt.

Peter ist bereits heute als Fluglehrer häufig auf dem Flugplatz Birrfeld anzutreffen und vielen von euch bekannt. Durch sein umfassendes aviatisches Fachwissen im Cockpit, seine Erfahrung im Qualitätsmanagement in der Instandhaltung, seine Tätigkeit in der Sicherheitsbranche sowie die Führung seines eigenen Unternehmens verfügt er über ein

vielseitiges Kompetenzprofil. Diese breite Erfahrung macht ihn bestens geeignet für die Anforderungen als Flugplatzleiter.

Er hat bereits Anfang März begonnen, wir sind überzeugt, dass wir mit Peter einen überaus geeigneten Nachfolger gefunden haben. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit und wünschen ihm schon jetzt viel Erfolg in seiner neuen Funktion.

*Vorstand und Geschäftsleitung  
Aero-Club Aargau*



Foto Sunya Bucher

# Fliegerschule Birrfeld

## FSB Wintercamp 2024

Das Wintercamp der Fliegerschule Birrfeld ging im November 2024 in die vierte Runde. Unsere Homebase war wie bereits in den Vorjahren der Flughafen Sion.

### Drei Wochen Homebase LSGS

Im November beginnt die Zeit, in der es im Mittelland nicht so oft gelingt, abzuheben. Sion ist eine Oase für fliegbares Wetter im November. Die sonnige Destination in den Alpen bietet eine einzigartige Möglichkeit zum Fliegen, wenn fast die ganze restliche Schweiz unter dem Hochnebel liegt. Das Mikroklima des Haupttals mit dem Montblanc-Gebiet als Bollwerk gegen Schlechtwetter aus Südwesten beschert regelmässig Nebelfreiheit und eine hohe Wahrscheinlichkeit für eine aufreissende Wolkendecke, wenn nicht schon die Sonne scheint.

### Komfortable Infrastruktur

Der Flughafen Sion mit seiner Infrastruktur eignet sich hervorragend als Basis für das Wintercamp. Die beleuchtete Piste erleichtert Anflüge bei schlechter Sicht oder in der Dämmerung, der Briefing-Room für Piloten ermöglicht eine frostfreie Flugvorbereitung und das Restaurant steht ebenfalls zur Verfügung.

Ein besonderer Vorteil ist der permanent verfügbare Zoll, der eine hervorragende Ausgangslage für Flüge ins sehr nahe Ausland bietet. Viele PPL-Schülerinnen und -Schüler kamen teilweise erstmals mit dem Sprechfunk auf einem kontrollierten Flugplatz in Kontakt. Regelmässige Jet- und Helikopterbewegungen führten zu so manchem Wow-Effekt.

Das Wintercamp startete gleich im Anschluss an die einwöchige Sperrung des Flughafens Sion wegen Pistenrevision. Der Überflug vom Birrfeld nach Sion musste wegen vorhergesagten Hochnebels bereits einen Tag früher erfolgen, wegen der Sperrung von Sion war Les Eplatures mit anschliessender Überführung nach Sion am nächsten Morgen geplant. Weil die Pistenrevision aber schon einen halben Tag früher abgeschlossen war, konnten wir direkt nach Sion fliegen und das Camp eröffnen.

### CAVOK seit Wochen

Schon die ersten zehn Tage waren ein Traum. Strahlender Sonnenschein, klare Sicht und ein leichter Wind begleiteten uns auf unseren Flügen. Das Thermometer zeigte morgens regelmässig Minusgrade an und das Eis auf den Scheiben der Flugzeuge war eine





tägliche Begrüssung. Sobald sich aber die Sonne über die Berge erhob, gab es nicht mehr viel Eis zu beseitigen.

### Schneller Ausbildungsfortschritt

Das Camp bot ein breites Spektrum an Schulungsangeboten. Drei Fluglehrer standen bereit, um sowohl PPL-Schülerinnen und -Schülern als auch erfahrenen Piloten ihr Wissen zu vermitteln. Egal ob Alpeneinweisung, Umschulung auf neue Flugzeugtypen oder Auslandsflüge – in Sion ist das alles möglich.

Die PPL-Ausbildungen kamen sehr gut voran, weil der Fokus voll auf dem Flugunterricht und einem guten Fortschritt im Programm lag. So konnten pro Pilotin und Pilot in wenigen Tagen jeweils mehrere Lektionen geflogen werden – alle waren sehr gut und mit höchstem Elan vorbereitet.

Eine kleine Herausforderung für Katarina-Pilotinnen und -Piloten bestand darin, das Programm in Sion mit einer Piper Warrior fortzusetzen. Erwartungsgemäss hatten alle Freude daran, schon während der Ausbildung einen anderen Flugzeugtyp kennenzulernen. Ohne Berührungsängste gelangen schon die ersten Landungen bestens, und nach kurzer Zeit war die Piper jedem vertraut – perfekt für eine Einweisung.

### Fly together

Ein grosser Vorteil beim Fliegen im Wintercamp ist die Möglichkeit, mit anderen Piloten gemeinsam zu fliegen, und das bereits während der Ausbildung. So konnte man bei der Kollegin bzw. dem Kollegen miterleben, wie die ganz natürlichen Fehler gemacht, bemerkt und korrigiert wurden – ein grosser Lerneffekt. Beim nächsten Flug wechselte die Sitzordnung und der vorherige PIC konnte den entspannten Beobachterposten einnehmen.



Mit einer grösseren Crew gelangen auch Destinationen in finanzielle Reichweite, die ansonsten ein zu grosses Loch ins Budget gerissen hätten – Cost Sharing at its best. Viele Flüge konnten als Dreiecks- oder Multiteg geflogen werden. Von der Homebase Sion ist es auch zu Flugplätzen nicht weit, für die aus dem Birrfeld eine längere Anreise nötig wäre, z. B. Aosta und Yverdon. Wie in den letzten Jahren haben sich durch das gemeinsame Fliegen im Wintercamp neue Kamerad- und Freundschaften herausgebildet und mehrere Teams sind zu fixen Flying Buddies geworden.

### Frankreich, Österreich, Italien

Die Alpen in ihrem winterlichen Gewand boten eine atemberaubende Kulisse. Wir flogen an die Côte d'Azur über Annemasse und Aubenas nach Cannes, besuchten die österreichischen und die italienischen Alpen in Innsbruck und Aosta und flogen nach Locarno, Lugano, Samedan, Lausanne, Ecuvillens, Ambrì und Yverdon. Viele Flüge davon mit Blick auf die Hochnebeldecke, die sich teilweise bis nach Lyon erstreckte.



**+SN**

Mitte November erlebte die ganze Schweiz einen grossen Schneefall, der auch dem Wallis 40 cm und mehr bescherte. Daher hiess es am nächsten Tag, die drei stationierten Flieger manuell vom Schnee zu befreien und einem besonders intensiven Outside Check zu unterziehen. Die Piste in Sion wurde schnell geräumt, aber unsere Walliser Alternates behielten ihre massive Schneedecke. So galt es, bei den Rückflügen entsprechend zu planen. Kurz nach diesem Kaltfrontdurchzug besserte das Wetter wieder und blieb bis zum Ende des drei wöchigen Camps bestens flieghar.

**Grosse Nachfrage**

Die Nachfrage unserer Pilotinnen und Piloten war riesig, die verfügbaren Slots bei Weitem ausgebucht. Die meisten Teilnehmer wären gerne länger geblieben. Schon während der Planung wurde schnell klar, dass nicht jeder Slot nach Wunsch besetzt werden konnte. Unter den 21 Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren sowohl Flugschülerinnen und Flugschüler wie auch Pilotinnen und Piloten. Mit insgesamt drei Fluglehrern und vier Flugzeugen war dennoch eine faire Verteilung der Kapazitäten möglich.

**Maintenance Birrfeld**

Auf unsere Maintenance Birrfeld war nicht nur bei der Planung der Serviceintervalle, sondern auch abseits der Homebase Verlass: Ein Item, dass bei der Maintenance Sion nicht zur



Verfügung stand, sandte uns die Maintenance mit liebigem Gruss nach, sodass wir es bereits am nächsten Tag in Händen halten konnten.

**Wintercamp 2025 is calling**

Das Wintercamp war zum vierten Mal ein voller Erfolg. Die Kombination aus perfekten, aber auch herausfordernden Wetterbedingungen, einem vielfältigen Schulungsangebot und fantastischen Teams hat unvergessliche Erinnerungen beschert.

Besonderer Dank gilt allen, die tatkräftig und mit klarem Bekenntnis zum Gelingen des Camps beigetragen haben:

Unsere Pilotinnen und Piloten

- das Fluglehrerteam mit Stephan Friedli, Lukas Schaufelberger (und Wilfried Haferland)
- der Verwaltungsrat der Fliegerschule Birrfeld und Geschäftsführer Daniele Vergari
- die Maintenance Birrfeld
- das AIS-Team Birrfeld
- das Flughafenteam Sion

Auch im Jahr 2025 ist wieder ein Wintercamp geplant. Meldet euch rechtzeitig bei Interesse unter [info@birrfeld.ch](mailto:info@birrfeld.ch) oder [wilfried.haferland@birrfeld.ch](mailto:wilfried.haferland@birrfeld.ch).

*Bericht und Fotos Wilfried Haferland*



## Statements der Teilnehmer

### Ramon Schmid

«Das Wintercamp war für mich eine sehr bereichernde Erfahrung. Zu Beginn konnte ich wegen des schlechten Wetters leider nicht fliegen. Doch als sich das Wetter besserte, hatte ich tolle Flüge mit Lukas und Thomas. Besonders wertvoll war für mich, dass ich an einem anderen Ort mit einem neuen Flugzeugtyp und in Begleitung von neuen Leuten fliegen konnte. Wir konnten sehr viel voneinander lernen und hatten eine wirklich grossartige Zeit miteinander. Das absolute Highlight war der Alpenflug – inklusive Pizza-Pause –, bei dem wir von Sion via Samedan nach Locarno flogen. Der Flug stand aufgrund des Föhns zunächst auf der Kippe, was es umso schöner machte, dass er doch noch stattfinden konnte.»

### Pascal Maumary

«Wettertechnisch kurz umorganisiert, konnte ich eine Woche später als geplant doch noch zwei Tage am Wintercamp teilnehmen. Es war die perfekte Chance, wieder mal in die Luft zu kommen. Ein neuer Flugplatz, ein anderer Flieger, Stephan als Austausch-Fluglehrer und ein blauer Himmel haben meinen Horizont deutlich erweitert. Ich konnte mit einem Flug nach Locarno die Alpeinweisung machen, die Voice anwenden und neue Bedingungen kennenlernen. Auch wenn es am zweiten Tag regnete, war es interessant, auch bei diesem Wetter spontan in der Luft die Routen umzuplanen, um den Wolken zu entfliehen. Bis im nächsten Jahr!»

### Peter Kaufmann

«Ich durfte dieses Jahr schon zum dritten Mal am Wintercamp teilnehmen. Obwohl das Wetter an unserem Termin nicht gerade perfekt war, liess sich doch noch ein Flug nach LSZL durchführen, mit einem dafür umso höheren Lerneffekt. Stichworte: Gebirgsflugtaktik unter erschwerten Bedingungen, Planung von Alternativrouten, Umgang mit Turbulenzen, Vermeiden von Abwindzonen, Behebung von gefrierender Kondensation im Cockpitinnern. Kombiniert mit der Gelegenheit, andere Piloten kennenzulernen und Erfahrungen auszutauschen, wurde das Wintercamp einmal mehr zu einem unvergesslichen und bereichernden Erlebnis!»

### Lukas Jann

«Das Flieger-Wintercamp 2024 in Sion war für mich ein absoluter Höhepunkt in diesem Jahr. Mit unserem Fluglehrer Wilfried habe ich nicht nur meine fliegerischen Fähigkeiten verbessert, sondern auch sehr coole Fliegerkumpanen kennengelernt. Der Flug von Sion nach Cannes bot atemberaubende Ausblicke, die ich nicht so schnell vergessen werde. Auch der Flug nach Innsbruck inkl. Zwischenstopp in Samedan war ein echtes Erlebnis – die Berglandschaft war einfach spektakulär! Die gemeinsamen Aktivitäten haben dazu beigetragen, dass wir als Gruppe richtig zusammengewachsen sind. Ich bin dankbar für die vielen wertvollen Tipps des Fluglehrers und für die unvergesslichen Erinnerungen. Ich freue mich schon jetzt auf das nächste Wintercamp!»

### Nina Kathe

«Ich habe meine praktische PPL(A) Ausbildung dieses Jahr im April begonnen und hatte das grosse Vergnügen, diesen November am Wintercamp in Sion teilzunehmen. Vom Ausbildungsstandpunkt her war das Wintercamp ein voller Erfolg: Innerhalb von nur vier Tagen konnte ich acht Flüge und 13 Landungen in meinem Logbuch verzeichnen, ich bin fünf Lektionen im Ausbildungsprogramm weitergekommen und habe gleichzeitig die Einführung in den Gebirgsflug sowie die Familiarisation auf die Piper Warrior II absolviert (ich bin bisher nur Katana geflogen).

Nebst dem Ausbildungsprogramm konnte ich aber auch viele wertvolle fliegerische Erfahrungen sammeln, so zum Beispiel das Anfliegen von neuen Plätzen, teilweise mit non-standard procedures, viel breiteren oder ansteigenden Runways; das Funken an kontrollierten Plätzen oder die Kontaktaufnahme mit INFO; das Aufgeben von Flugplänen für Flüge über die Landesgrenze; die lokalen Wind- und Wettersysteme in den Bergen oder die Limitationen von Besatzung und Flugzeug beim Fliegen in grossen Höhen.

Abgesehen davon war es auch grossartig, überhaupt fliegen zu können. Das Wetter im Birrfeld ist um diese Jahreszeit aufgrund des Hochnebels leider oft nicht gut genug fürs Fliegen, wohingegen das Wetter in Sion die meiste Zeit über CAVOK war. Das Treffen von anderen Piloten und die einzigartige Bergkulisse haben meine vier Tage in Sion abgerundet.

Insgesamt war meine Zeit im Wintercamp äusserst lehrreich, vollgepackt mit neuen Eindrücken und Erfahrungen, und es hat richtig Spass gemacht. Ich kann es nur wärmstens weiterempfehlen und bin bei der nächsten Ausgabe des Wintercamps auf jeden Fall gerne wieder mit dabei.»

# Eine wunderbare Reise nach Cannes während des Wintercamps

In den Monaten November/Dezember kann es sehr schwierig sein, gute Flüge vom/zum Birrfeld zu machen, und obwohl wir einige schöne Tage haben, sind diese meist nicht von Dauer und man kann kaum interessante Punkte erreichen. Deshalb können dank dem Engagement einiger Fluglehrer und unter der Organisation von Wilfried Haferland viele Piloten ein oder zwei Tage lang neue Abenteuer von Sitten aus erleben. Sei es während des PPL (vielleicht besser am Ende davon) oder danach für einen ersten Flug ausserhalb der Schweiz, eine weitere Flugzeugeinweisung oder einfach ein spezielles Abenteuer mit einem anderen Piloten und einem kompetenten Fluglehrer. Aus welchem Grund auch immer, nutzen Sie wenigstens einmal diese tolle Gelegenheit.

Letztes Jahr starteten wir mit Markus Stadler aus Birrfeld, holten Wilfried Haferland in Sion ab und flogen Richtung Cannes. Ich muss zugeben, dass ich dort noch nie gelandet bin, deshalb ist es immer etwas Besonderes. Das Wetter war ziemlich unglaublich, mit einigen holprigen Winden und blauem Himmel. Auf jeden Fall war es eine tolle Zeit für uns alle. Sehen Sie den Mont Ventoux, den Flughafen von Cannes und le passe du Grand St. Bernard (ja, bitte auf Französisch!)

*Bericht und Fotos Alain Bertrand*



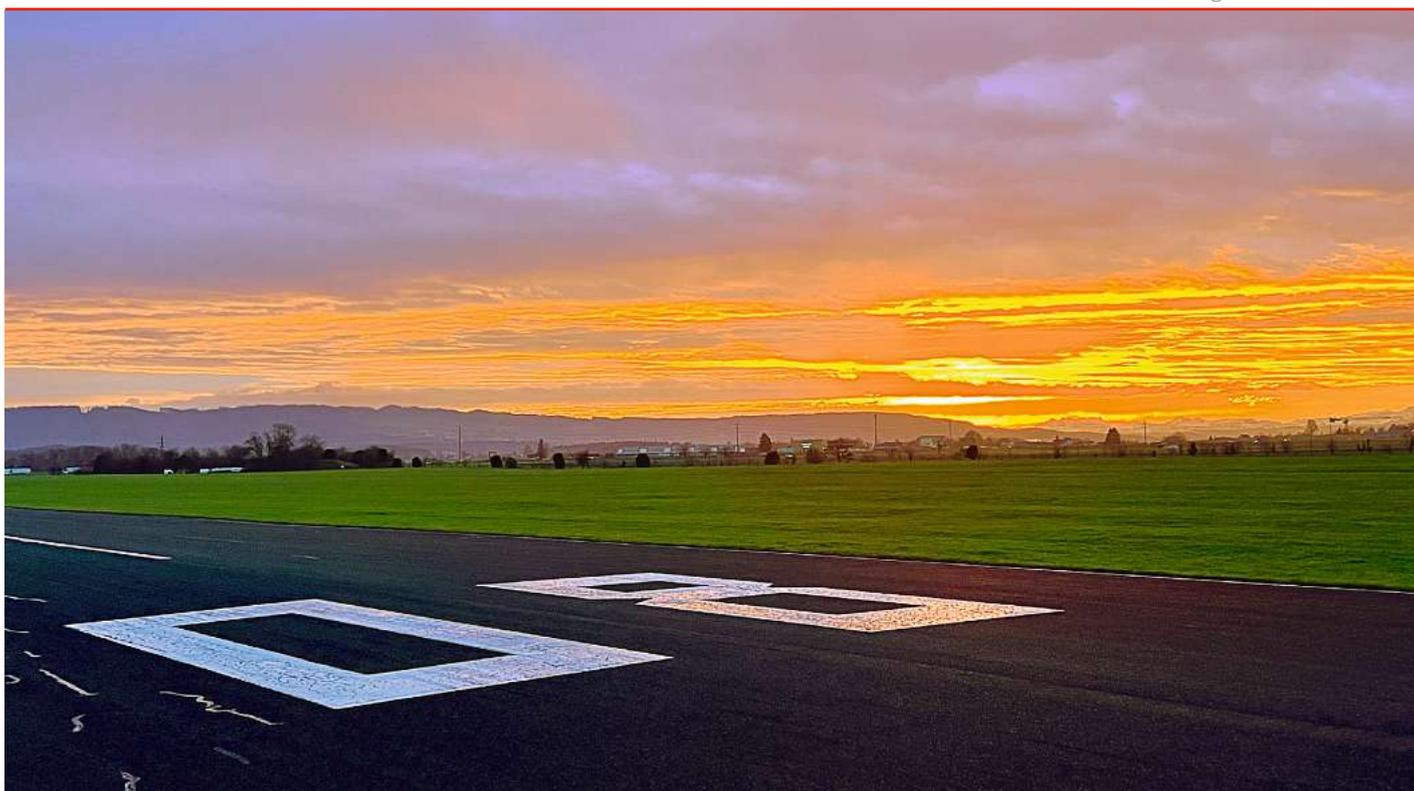


Foto Daniel Bellmont

Inserate

## Avionik Kontrolle fällig?

- ELT TEST
- TRANSPONDER TEST
- NAV / IFR TEST
- ALTIMETER TEST
- COM TEST

Ich biete faire Preise,  
keine Anfahrtspauschalen bei Arbeiten im Birrfeld

z.B. Transponder ohne ADSB-out	240CHF*
Transponder ohne ADSB-out inkl ELT	280CHF*
IFR Test abhängig vom Equipment z.B: 1x Transponder, ELT, 2x NAV, 2xDME, ILS, GS, Pitot-Static / Altimeter	
	1000CHF*

\*Preise verstehen sich exkl. MWST, sowie die Systeme Funktionstüchtig, kein Leak im Pitot-Static System

Prinz Engineering GmbH  
Alexander Prinz  
Bergstrasse 4  
5522 Tägerig  
Mobile 079 642 55 53  
info@prinz-engineering.ch  
www.prinz-engineering.ch



Beratung | Projektierung | Entwicklung | Inbetriebnahme

**Offizielle Partner**





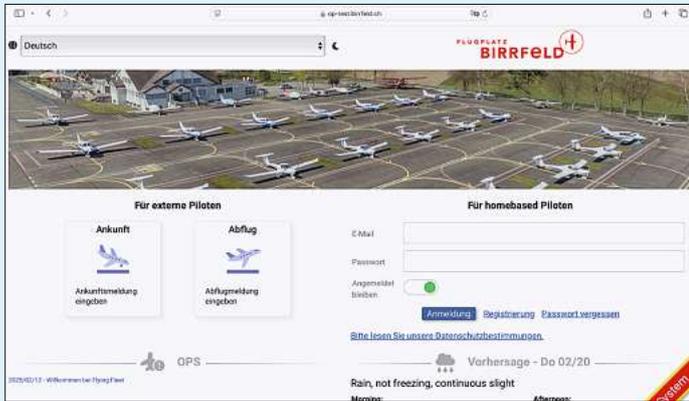
Mitglieder unserer offiziellen Partner profitieren von aussergewöhnlichen Lösungen und Spezialkonditionen bei Versicherungen für Piloten, Flugplätzen und Unterhaltsbetrieben.



more for you

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-fs.ch

# «Flying Fleet» ist online



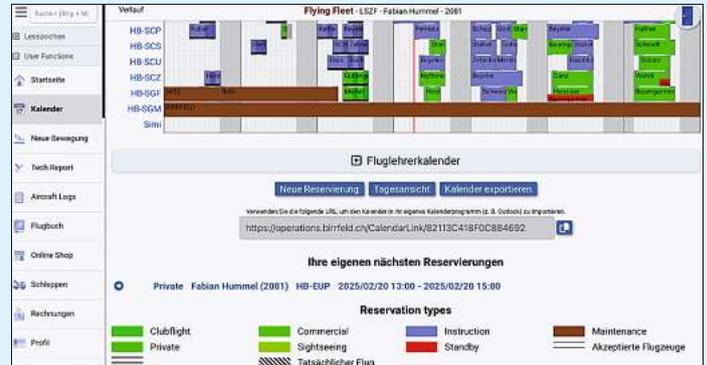
Unsere neue Betriebssoftware Flying Fleet ist seit 1. März online und wird für die Flugzeugreservierung der FSB, für das digitale Logbook der FSB-Flugzeuge und für die Fluganmeldungen bzw. für auswärtige Piloten auch direkt zum Erfassen der Landung und künftig auch für das Bezahlen der Landetaxe genutzt. Erreichbar ist Flying Fleet unter: <https://operations.birrfeld.ch>

Das bisherige Login aus dem AirManager wurde übernommen, man braucht sich nur direkt anzumelden. Die Software ist in vier Sprachen verfügbar und hat auch einen Tages- und Nachtmodus. Falls man die Option nutzt, nach der erstmaligen Anmeldung angemeldet zu bleiben, wird man beim nächsten Besuch direkt auf den User-Bereich weitergeleitet. So ist es auch möglich, mit Shortcuts zu arbeiten, um zum Beispiel direkt zur Reservationsseite oder zur Fluganzeige zu gelangen.

Anbei einige Tipps und Tricks zum effizienten Nutzen der neuen Software.

## FSB-Flugzeug reservieren, Flugbuch einsehen und akzeptieren

Um ein FSB-Flugzeug zu reservieren, klickt man links als Erstes auf den Kalender. Danach wird der Kalender mit der Übersicht aller Reservations geöffnet. Man kann eine Wochen- oder Tagesansicht wählen. Dazu einfach in der Überschrift auf einen Wochentag oder unterhalb des Kalenders auf «Tagesansicht» klicken. Durch diesen Klick wechselt man auch wieder von der Tages- zur Wochenansicht zurück.



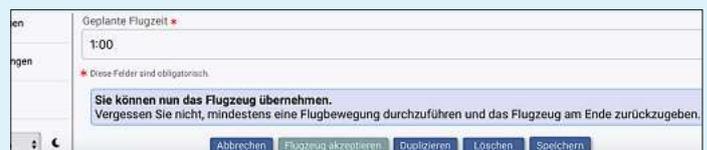
Direkt unter dem Kalender lässt sich der Fluglehrerkalender öffnen, um eine Übersicht zu erhalten, welcher Fluglehrer buchbar ist.

Um ein Flugzeug zu buchen, kann man direkt im Kalender auf die gewünschte Startzeit klicken, oder den Link «Neue Reservierung» unterhalb des Kalenders nutzen. Danach öffnet sich das Fenster, um die Details der Reservierung einzugeben, und zuoberst ist direkt der Techlog sichtbar. Die meistgenutzten Reservationstypen sind «Private» und «Instruction».



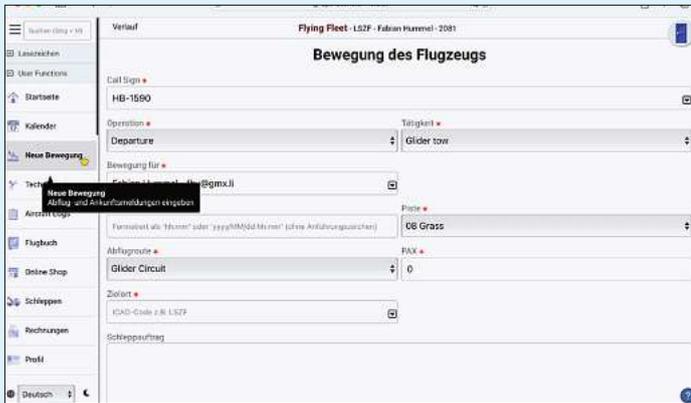
Bitte auch hier die geplante Flugzeit angeben, um der Maintenance die Planung der Unterhaltsarbeiten zu erleichtern.

Frühestens eine Stunde vor Reservationsbeginn und spätestens direkt vor dem Flug muss das Flugzeug in der Reservationsansicht übernommen werden. Damit bestätigt der Pilot, dass er den Flugstundenzähler und das Techlog überprüft hat.



## Fluganzeige – «Neue Bewegung»

Für jeden Flug muss eine Departure- und eine Arrival-Meldung eingegeben werden. Die Departure-Meldung muss dabei vor dem Flug geschehen. Dazu klickt man links im Menü auf «Neue Bewegung».

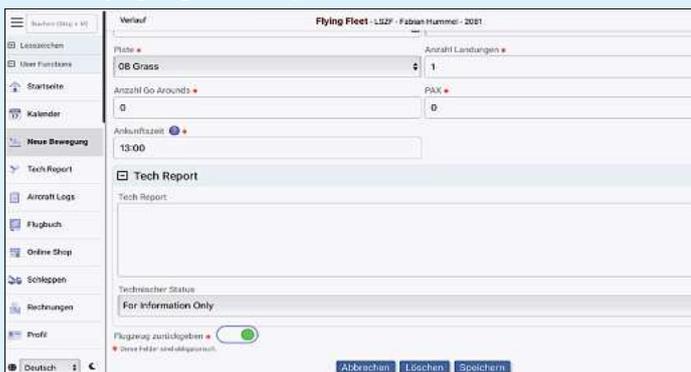


Im Falle eines Segelflugs gibt es nur die Optionen «Glider towed» und «Glider towed Instruction». Für Motorflugzeuge stehen weitere Optionen der «Tätigkeit» zur Auswahl, am meisten zur Anwendung wird «Basic Training with FI», «Training flight with FI» und «Private flight» kommen. Die lästige Bestätigung des Briefings entfällt, dafür werden wir einer Anforderung des BAZL zur Statistik gerecht und müssen nun die Anzahl Passagiere angeben. Dabei ist die Crew nicht mitzuzählen.

Die geplante Abflugzeit kann auch bereits am Vortag eingegeben und allenfalls später noch korrigiert werden. Für FSB-Flugzeuge wird die aktuelle Startzeit, zusammen mit der Landezeit, für die Berechnung der effektiven Flugzeit verwendet und wird nach dem Flug automatisch durch die Eingabe der effektiven Landezeit und der Flight-Time-Counter-Differenz auf die tatsächliche Startzeit angepasst und ins Logbuch übertragen. Bei einer Segelflug-Fluganzeige kann optional das Schleppziel oder der Schulungsauftrag angegeben werden.

Alle Eingaben können, bis der nächste Eintrag erfolgt ist, längstens aber während 10 Tagen, korrigiert werden. Nachträgliche Anpassungen können nur noch durch Mitarbeitende des C-Büros korrigiert werden.

Übrigens: Mit dem Link <https://operations.birrfeld.ch/NewMovement> wird man direkt auf die Fluganzeige geleitet. Besonders für Gruppen- und Privatflugzeuge äusserst praktisch.



Die Landemeldung nach dem Flug wird wieder über «Neue Bewegung» eingegeben. Bei FSB-Flugzeugen kann, wenn nötig, direkt ein «Tech Report» ausgefüllt werden und das Flugzeug zurückgegeben werden.

Bei FSB-Flugzeugen wird die Art der Operation «External Arrival» und «External Departure» genutzt, um das Flugbuch zu führen, wenn auf einem externen Platz gelandet und wieder gestartet wird. Diese Option steht allen zur Verfügung, denn theoretisch kann Flying Fleet auch genutzt werden, um die Anbindung an capzlog.aero online zu führen. Für alle Bewegungen im Birrfeld soll diese Art der Operation aber nicht genutzt werden.

Ist ein lokaler Flug geplant, d.h. Abflugort und Landung im Birrfeld, kann die Option «Circuits/Local Flight» genutzt werden. Dies erspart die separate Eingabe von Abflug und anschliessender Erfassung der Landung als zwei Bewegungen. Bei «Circuits/Local Flight» ist einzig die geplante Abflugzeit zu erfassen. Nach der Landung wird im eigenen Logbucheintrag die Abflugzeit an die effektive Abflugzeit angepasst, die Anzahl Touch'n go/Landungen und das Counter-Ende eingetragen, fertig!

## Weitere Funktionen



Viele weitere Funktionen und Vereinfachungen sind in Flying Fleet im Hintergrund implementiert und werden den Umgang mit der Software vereinfachen. Trotz intensivem Testen wurden aber sicher nicht alle Fehler gefunden. Aus diesem Grund gibt es links im Menü auch einen Reiter «Fehlerbericht» und wir sind froh über Hinweise auf Fehler, die wir korrigieren können.

Das Menü selbst kann mit dem «Hamburger» (Bild oben Ziffer 1.) links oben auch verkleinert werden. Dies erleichtert die Ansicht vor allem auf dem Handy oder Tablet. Unter Rechnungen (Bild oben Ziffer 2.) sind die eigenen Rechnungen der letzten Monate einsehbar. Auch ob die Rechnungen bereits bezahlt wurden, ist ersichtlich.

Im Flugbuch sind die eigenen Bewegungen ersichtlich (Bild oben Ziffer 3.). Bei Gruppen- oder Privatflugzeugen sind dort die Flugbewegungen sichtbar. Diese Funktion kann auch genutzt werden, wenn man nicht mehr sicher ist, ob man die Fluganzeige bereits abgeschickt hat oder nicht. Sie gilt in diesem Sinne auch als Übersicht.

Und ganz unten im Menü kann die Sprache gewählt werden und vom Tages- in den Nachtmodus der Homepage gewechselt werden (Bild oben Ziffer 4.). Die Menüs schauen leicht anders aus, je nachdem, ob man FSB-Kunde ist oder nicht. Für FSB-Kunden sind nebst dem Kalender für die Reservation auch die Techlogs und Flugbücher der FSB-Flugzeuge einsehbar, für alle anderen nicht.

# Segelflug

## Wandersegelflug – Fliegen für Neugierige

**D**as Birrfeld ist geografisch gut gelegen, um verschiedenste Segelfluggebiete zu erreichen. Sei es den Jura als heimische Rennstrecke, den Schwarzwald und die Schwäbische Alb als Ausflug zu unseren nördlichen Nachbarn oder die Alpen, um in das hohe Gebirge einzutauchen. Neben diesen Zielen, die gut in einem Tagesausflug erreicht werden können, eignet sich das Birrfeld auch sehr gut als Ausgangspunkt für den Wandersegelflug – eine Segelfluginstanz, die in der AFG von einer kleinen Gruppe Piloten seit vielen Jahren betrieben wird und die unserer Meinung nach viel grössere Beachtung erhalten sollte.

Wie der Name es schon sagt, findet dabei eine Wanderung von Flugplatz zu Flugplatz mit dem Segelflugzeug statt. Die ungefähren Ziele werden zu Beginn festgelegt und verschiedene Startmöglichkeiten entlang der Route abgeklärt. Je nach Wetterlage können die Ziele von kleineren Ausflügen nach Deutschland bis zu grösseren Runden nach Wiener Neustadt (At), Vinon (Fr) oder sogar Bled in Slowenien reichen. Ob es dann zum weitest entfernten Ziel reicht, ist dabei nicht einmal so wichtig. Beim Wanderlager stehen das Erlebnis und der Abenteuergeist im Vordergrund. So organisiert man sich z. B. die Unterkunft und das Verpflocken des Flugzeugs in der Regel erst nach der Landung,



Landung in Bartholomä-Amalienhof

wenn man definitiv angekommen ist. Dank der Hilfsbereitschaft, die man auf fast jedem Flugplatz antrifft, ist die jedoch ganz selten ein Problem und mit einer gewissen Gelassenheit lassen sich alle offenen Punkte regeln.

2024 war ein gutes Beispiel, was man bei dieser Art von Fliegen alles erleben kann.

Am Freitag vor dem Lager waren wir nahe dran, das Lager abzusagen. Die Vorhersage war miserabel. Für den Montag gab es jedoch eine kleine Möglichkeit, um vom Birrfeld weg und in den Norden Richtung Mannheim zu kommen. Laut Prognose herrschte dort für die nächsten Tage gutes Flugwetter, während für die Schweiz und den Alpenhauptkamm eher schlecht vorausgesagt war. Deshalb entschieden wir uns für einen späteren Start (geplant war der Samstag) mit einem letzten Wettercheck am Sonntagnachmittag und Start am Montagmorgen. Am Sonntag sah es dann immer noch gleich aus und wir entschlossen uns, den Versuch zu wagen. Bei der Anreise am Montagmorgen ins Birrfeld regnete es noch und wir fragten uns schon ein wenig, was wir da tun. Aber nun waren wir schon einmal hier und wollten es zumindest versuchen.

Nach einem schwierigen Einstieg in den Schwarzwald erreichten wir unser Ziel in Lachen-Speyerdorf. Am nächsten Tag entsprach das Wetter dann tatsächlich der Prognose und wir konnten das gute Wetter in



Verpflocken in Lachen-Speyerdorf



Blick in den Pfälzerwald

Deutschland nutzen, um auf unterschiedlichen Routen zu unserem Ziel Bartholomä-Amalienhof zu fliegen. Ein Team nahm den Umweg über die Wasserkuppe, während das andere eine Verlängerung des Fluges südlich der TMA Nürnberg in Richtung der deutsch-tschechischen Grenze unternahm. Am dritten Tag ging es dann über die Schwäbische Alb zurück Richtung Birrfeld. Eines

der beiden Teams legte dort den Zwischenstopp ein, während das andere einen Schlenker über die Voralpen machte und dann in Yverdon-les-Bains landete. Am vierten und letzten Tag ging es dann für das Team Birrfeld darum, mit einem Juraflug das Lager gut ausklingen zu lassen, während es das Team Yverdon noch einmal wissen wollte. Früh gestartet, erreichte es schon bald den

Wendepunkt westlich von Genf und befand sich schon bald auf dem Rückflug. Früh dran, blieb noch genügend Zeit für die Umrundung der TMA Basel und einen weiteren Abstecher in den Schwarzwald.

Nach vier erlebnisreichen Tagen mit Übernachtungen im Gasthaus bei christlich-evangelischen Nonnen (inkl. Morgengebet nach dem Frühstück), im Massenschlag bei den Kollegen der Akaflieg Stuttgart sowie im Luxushotel in Yverdon (wir haben also die ganze Bandbreite abgedeckt) trafen beide Teams glücklich im Birrfeld ein. Alle waren sich dabei einig: Auch im nächsten Jahr werden wir wieder auf Wandersegelflug gehen. Das Anfliegen von neuen Plätzen und Fluggebieten erweitert den Horizont, man lernt neue Leute kennen und für einmal kann man sich während des Flugs nur auf die Strecke vor einem konzentrieren und muss sich nicht schon mit dem Rückflug befassen. Wie erwähnt planen wir auch in diesem Jahr ein Wanderlager. Die möglichen Ziele sind Hosin (Cz), Bled (Sl), Wiener Neustadt (At) oder Puivert (Fr) in den Pyrenäen. Wohin wir schliesslich gekommen sind (einmal war es nur bis Yverdon), lassen wir euch dann gern in einer späteren «Flugpost» wissen.

*Bericht und Fotos Ephraim Friedli für das Wanderlagerteam der AFG*

Inserat

## 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](mailto:info@avionitec.ch)  
[www.avionitec.ch](http://www.avionitec.ch)



# Verschiedenes

## Erlebnisbericht – Flugtraining und Naturspektakel zum Gleichen

Am 1. November stand der obligate Jahrescheckflug im Terminkalender. Ein Herbsttag mit klassischer «Unten grau – oben blau»-Aufteilung über dem Mittelland erwartete uns. Eine solche Wetterlage kann durchaus eine spannende Voraussetzung für einen anspruchsvollen Checkflug sein, eine genügend hohe Untergrenze des Hochnebels vorausgesetzt. An besagtem Flugtag lag der Hochnebel aber tiefer als prognostiziert und an einen Flug ins Mittelland war nicht zu denken. Für das Gebiet nördlich des Juras versprachen die Webcams aber «severe CAVOK» und für einmal lag auch der Flugplatz Birrfeld knapp ausserhalb der zähen Hochnebelsuppe. Der Checkflug konnte stattfinden.

Nach den Flugvorbereitungen starteten wir um 14.10 Uhr und flogen über den Sector Nord in Richtung Fricktal. Ein Blick in Richtung Südwesten liess uns frohlocken. In Form

des Möhlin-Jets erwartete uns ein Naturspektakel der Extraklasse über der Jurakette.

Aber zuerst kommt bekanntlich die Arbeit und dann das Vergnügen. Nach diversen Übungen, wie ein Kreisflug in Landekonfiguration, Powersettings, Steilkurven und einige Notlandeübungen, nahmen wir Kurs auf die Jurakette auf Höhe Möhlin. Aus dem Cockpit konnten wir wie auf einem Logen-Platz mitverfolgen, wie der Nebel wasserfallähnlich in Zeitlupe über den Jurafelsrücken floss, einfach unbeschreiblich! Auch wenn der Möhlin-Jet ein typisches Phänomen dieser Jahreszeit ist, so ist das spektakuläre Überfliessen des Nebels oft nur kurzzeitig so schön beobachtbar. Das Timing war perfekt.

Über den Sector West ging es zurück ins Birrfeld, natürlich, wie es zu einem Trainingsflug gehört, nicht ohne NOLA und ein paar Landeübungen. Mit einer sanften Landung

um 15.18 Uhr endete dann der Trainingsflug mit anschliessendem Abschlussbriefing.

Das Birrfeld ermöglicht uns doch immer wieder tolle Flüge mit unvergesslichen Eindrücken.

### **Möhlin-Jet: Erläuterung**

Der Möhlin-Jet ist ein markanter Südost- bis Ostwind, der vom Mittelland her über die östlichen Juraausläufer hinweg nach Möhlin und ins Hoch-Rheintal hinunterbläst. Er entsteht typischerweise bei winterlichen Hochdrucklagen, wenn sich südlich des Juras ein Kaltluftsee mit Nebel aufbaut.

Kühlt in einer klaren Nacht die Luft ab, so wird sie schwerer und sammelt sich in tiefen Lagen. Zwischen dem Jura und den Vor-alpen füllt sich das Mittelland wie eine Badewanne mit Kaltluft.

Durch Kondensation entsteht in der Mittellandwanne Nebel oder Hochnebel. Ist die Nebelluft genügend hoch, fliesst sie am tiefsten Punkt des Badewannenrandes ab.

Zu den Alpen hin steigt das Gelände an, ein Überlaufen ist nicht möglich. Der Jura hingegen reicht bei Bözberg nur auf 500 bis 700 m ü. M. und ist der Überlaufschutz der Mittellandwanne. Dort läuft die Nebelluft über und sinkt ab.

Der entstandene Möhlin-Jet begünstigt die Nebelauflösung: Einerseits wird von oben trocknere Luft nach unten gemischt und andererseits erwärmt sich absinkende Luft, was zu nebelfreien Verhältnissen führt.

### **Die passende Obergrenze**

Eine Hochnebelobergrenze zwischen 600 und 900 m ü. M. ist ideal für den Möhlin-Jet. Liegt sie weiter unten, kann die kalte Luft nicht überlaufen. Liegt sie höher, wird die Nordwestschweiz mit Nebelluft geflutet.



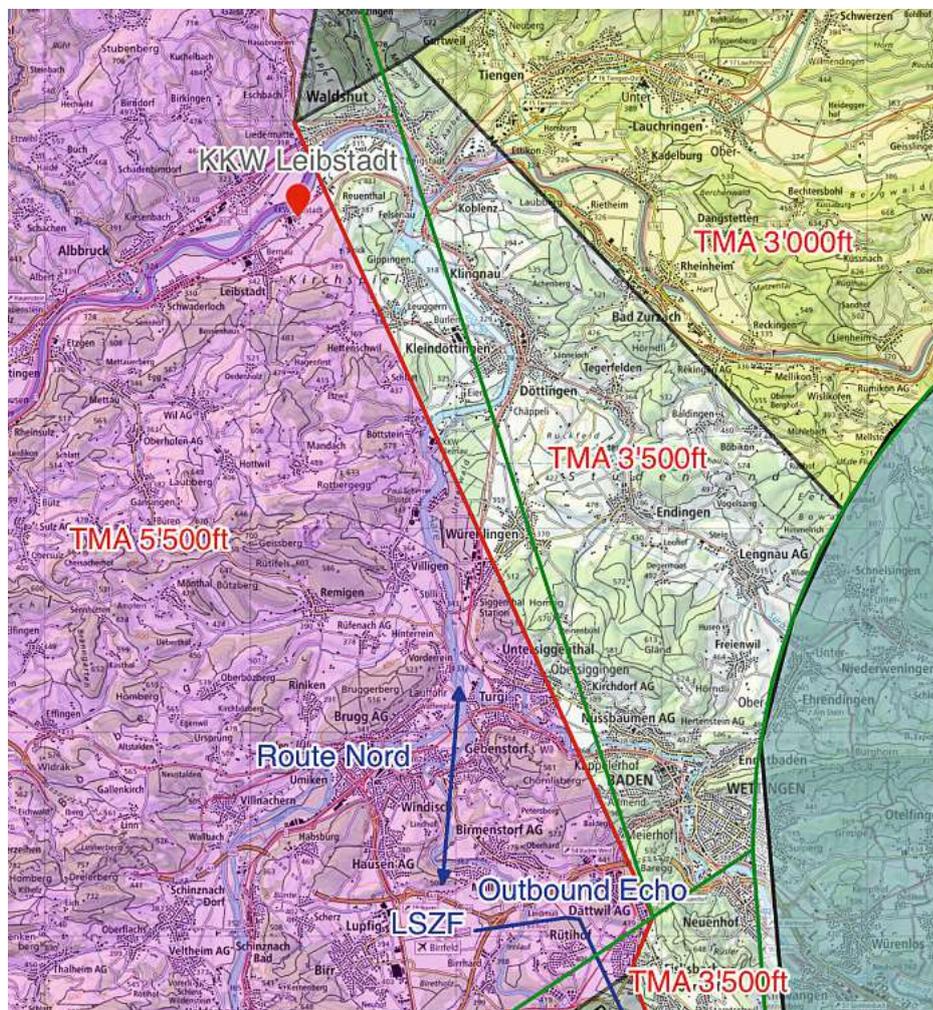
*Bericht und Foto  
Martin Andenmatten / Olivier Zumstein*

# Re-Design TMA LSZH

Nach jahrelangen Bemühungen wird nun per AIRAC (Aeronautical Information Regulation and Control) am 20. März 2025 die TMA Zürich angepasst. Der Aero-Club Aargau hat sich zusammen mit dem Aero-Club Schweiz und den verschiedenen Verbänden der Leichtaviatik aktiv am Prozess beteiligt und so die Auswirkungen auf die Kleinfliegerei und speziell auf unseren Flugbetrieb im Birrfeld in einem akzeptablen Ausmass halten können. Anbei einige Hotspots für das Birrfeld, die sich aus dem neuen Design ergeben. In den folgenden Ausschnitten ist jeweils die alte TMA/CTR-Grenze in Grün dargestellt, die neuen Sektoren sind je nach Untergrenze mit verschiedenen Farben hinterlegt.

## TMA-Grenze entlang dem Klingnauer Stausee

Die TMA-Grenze der heutigen TMA1 entlang dem Klingnauer Stausee wird leicht nach Westen verlagert. Im Gegenzug wird ein neuer TMA-Sektor mit Untergrenze 3500ft eingeführt. Die bisherige Auffanglinie entlang dem Klingnauer Stausee kann aber nicht mehr verwendet werden, sondern die Grenze führt nun von Untersiggenthal direkt zum KKW Leibstadt. Für die Segelfluggpiloten wird durch die Verschiebung die Dampfwolke des KKW Leibstadt bei Westwind nur noch bis zu einer Höhe von 3500ft/1050m bzw. für einen sicheren Gleitflug ins Birrfeld nicht



Inserat

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

## Das Geschenkabo für Flugbegeisterte.

12 Mal im Jahr die besten Seiten der Aviatic nach Hause geliefert.

# +Cockpit

Das Schweizer Luft- und Raumfahrt-Magazin

mehr nutzbar. Der Birrfelder Sektor Nord des Motorflugs ist weiterhin direkt an der TMA-Grenze des TMA-Sektors von 3500 ft. Hier ist umso mehr Vorsicht geboten, dass man nicht über 3500 ft in die TMA von Zürich einfliegt.

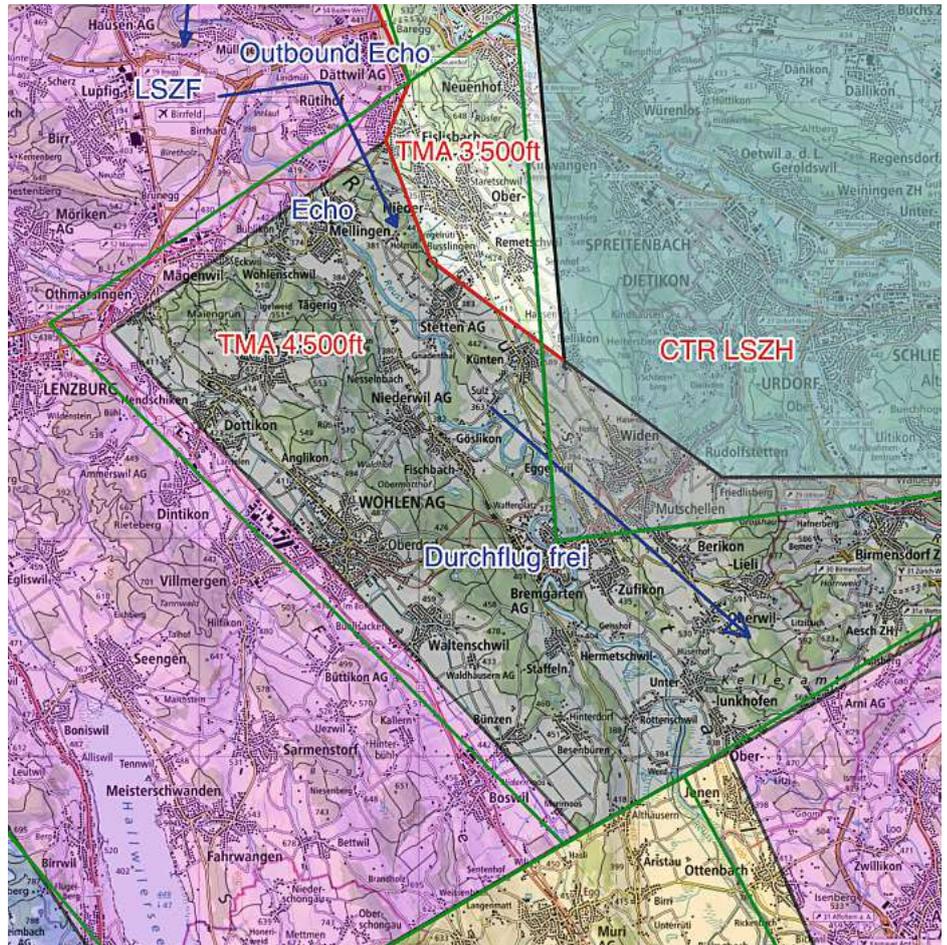
### Motorflug Outbound Route Echo

Der Luftraum im Bereich der Outbound Route Echo erfährt auch einige Änderungen. Einerseits wird die Zürcher CTR verkleinert und der direkte Durchflug in Richtung Albis ist westlich des Mutschellenpasses wieder möglich, andererseits reicht der neue TMA-Sektor von 3500 ft südlich über Niederlunkhofen-Remetschwil bis fast nach Stetten. Das bedeutet, dass für den Ausflug über die Route Echo bevorzugt unterhalb von 3500 ft ein erster Level Off gemacht wird, falls nötig. Ab Stetten ist ein weiterer Steigflug auf 4500 ft möglich. Bitte trotzdem auch weiterhin darauf achten, dass Rütihof nicht überflogen wird und nicht zu früh nach Westen über Meltingen geflogen wird. Der TMA-Sektor von 4500 ft wird im Bereich des Birrfelds leicht verkleinert. Direkt über dem Birrfeld ist die Untergrenze der TMA weiterhin bei 5500 ft.

**Segelflug Oberrohrdorf:** Durch die Absenkung der TMA (neu 3500 ft/1050 m) beim Heitersberg nördlich Oberrohrdorf wird das Ausfliegen der Heitersbergwelle erschwert und die Luftraumgrenzen müssen gut beachtet werden.

### Weitere Änderungen

Die gesamte TMA LSZH ist von den Änderungen betroffen. Insbesondere in der Region



Greifensee und Pfäffikersee verändert sich der Luftraum stark. Die heutigen TMA-Sektoren 14 und 15, welche HX betrieben werden (im Süden des TMA-Gebildes), werden weiterhin nur bei Bedarf aktiviert, die heutige CTR 2 gibt es im neuen Design nicht

mehr, sondern nur noch ein kleinerer TMA-Spickel, der wie die vorgenannten TMA-Sektoren bedarfsweise aktiviert werden kann.

*Bericht Fabian Hummel*



Foto Sunya Bucher

## Faszination VFR – Nachtflug

**V**ielleicht hat sich schon jemand, der kurz vor Dunkelheit auf dem Flugplatz Birrfeld anwesend ist, gefragt: «Was macht denn der da?» Gemeint bin ich, wenn ich 20 Minuten vor Einbruch der Dunkelheit mit meiner Piper Warrior zur Piste rolle.

Genau von diesem Moment an beginnt für mich eine besondere Faszination: der VFR-Nachtflug!

Die Faszination eines VFR-Fluges bei Nacht (NVFR) kann nur nachvollziehen, wer es selbst erlebt hat: der Start und dann der Steigflug in die Nacht hinein, als Referenz nur der künstliche Horizont. Das Flugzeug fliegt mangels thermischer Turbulenzen wie auf Schienen. Die Atmosphäre an Bord mit ihrer schummerigen Beleuchtung bietet ein ganz besonderes Gefühl. Man gleitet durch einen dunklen Raum, unten glitzern die Lichter von Häusern, Autos und beleuchteten Sportplätzen – unübertroffen!

Am Himmel strahlen die Sterne und manchmal der Mond, ab und zu ein anderer Nachtflieger. Und zum krönenden Abschluss: der Anflug und die Landung auf einer voll beleuchteten Piste.

VFR-Nachtflug: ist das kompliziert? Wie muss das Flugzeug ausgerüstet sein? In der Schweiz kann man kein Nachtflug praktizieren, da es praktisch keine Flugplätze gibt,

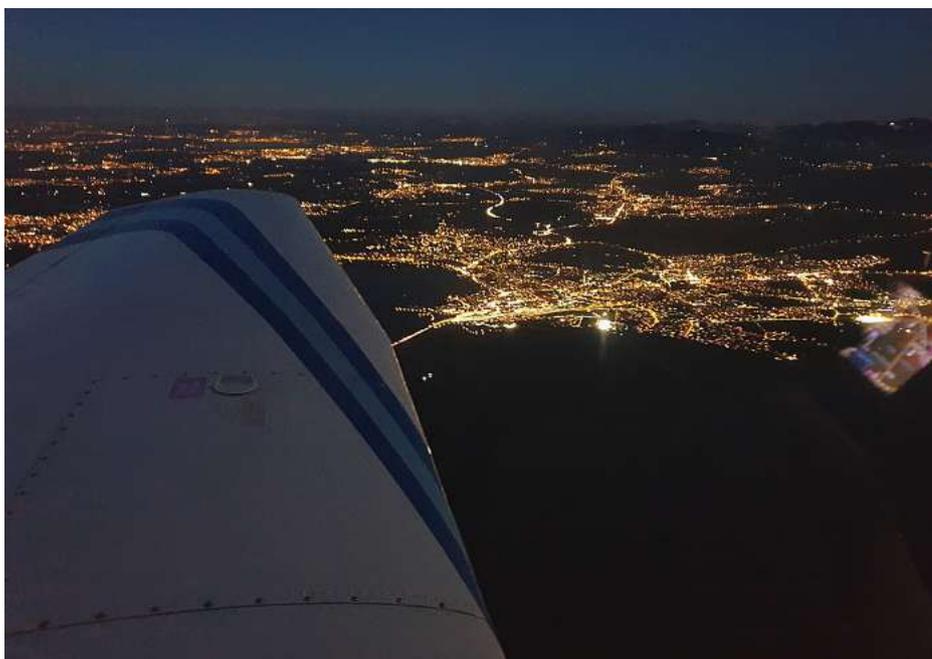


auf welchen Fliegen bei Nacht möglich ist? Die Flugplanung ist doch aufwendig? Das sind die meisten Fragen, die an mich gestellt werden, wenn es um VFR-Nachtflug geht.

Nun, alles der Reihe nach. VFR-Nachtflug ist weniger kompliziert, als die meisten Piloten denken. Um in der Nacht bei Sicht zu

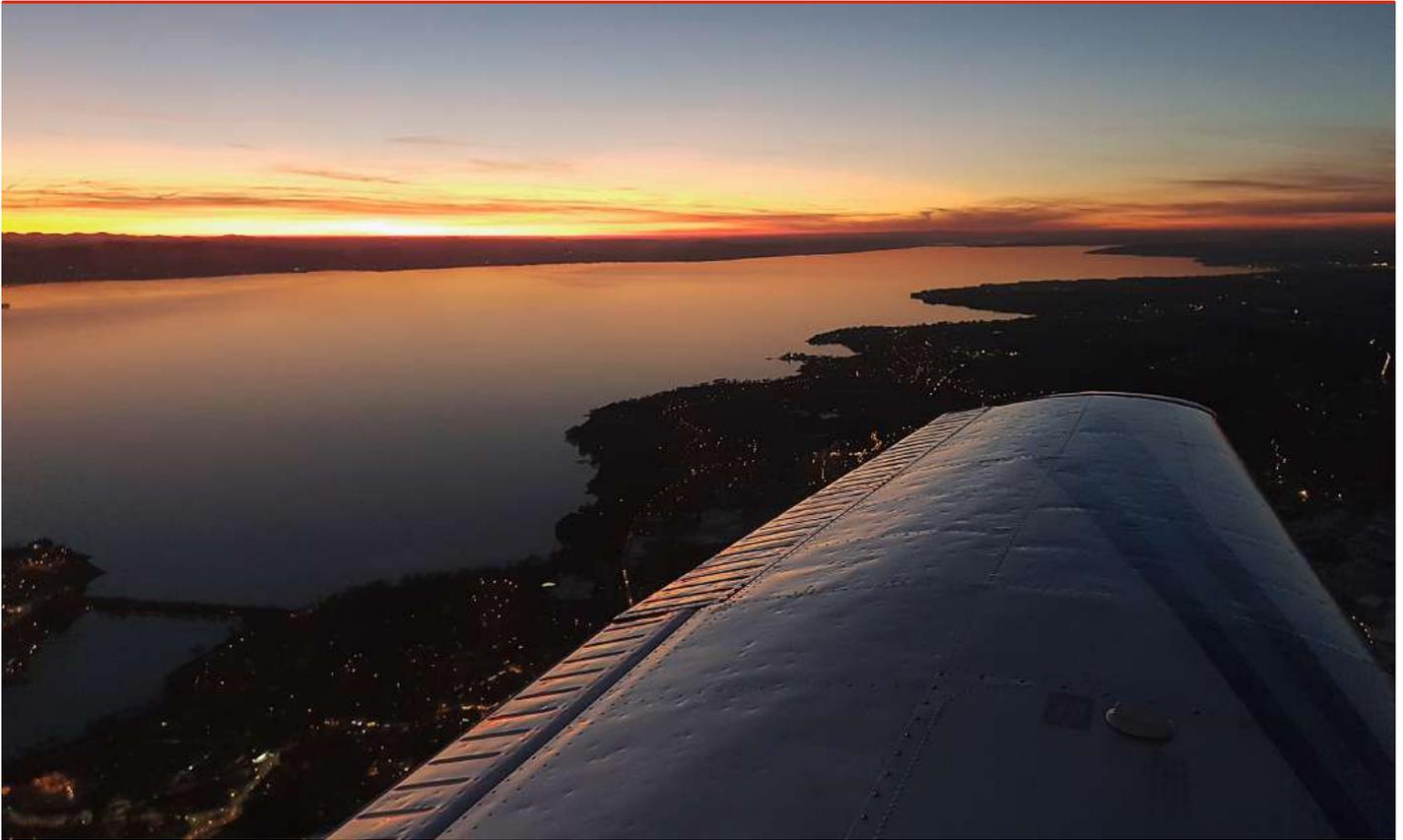
fliegen, ist eine zusätzliche Berechtigung erforderlich. Die Ausbildung setzt folgende Bedingungen voraus:

- mindestens fünf Flugstunden bei Nacht
- davon mindestens drei Stunden mit Fluglehrer
- davon mindestens eine Stunde Überlandflug
- mindestens fünf Alleinstarts und -landungen bis zum vollständigen Stillstand



Die Vorschrift verlangt theoretischen Unterricht, der aber nicht näher spezifiziert wird. Ein paar Stunden sollten genügen, um die Besonderheit des Nachtfluges in der Flugschule zu besprechen. Das Lehrmittel «Nachtflug» von Franz Mösch, herausgegeben von Swiss PSA, hat sich für mich bestens bewährt.

Die gute Nachricht für viele: Eine Prüfung ist beim Erwerb der Nachtflugberechtigung nicht erforderlich. Die Nachtflugberechtigung wird nach Abschluss der Ausbildung in die Lizenz eingetragen. Die Berechtigung gilt unbegrenzt. Ein Minimaltraining für die Aufrechterhaltung der Erweiterung wird nicht verlangt. Einzige Vorschrift: ein Start und eine Landung in der Nacht in den letzten 90 Tagen, um nachts Passagiere mitführen zu dürfen.



Weitere Details zur Ausbildung können bei der Fliegerschule Birrfeld angefragt werden.

Nach den EASA Part-NCO.IDE.A.120-Vorschriften benötigen Luftfahrzeuge für Nachtflüge eine erweiterte Ausrüstung. Nebst den Instrumenten zur Lagebestimmung ist auch die Beleuchtung am und im Flugzeug vorgeschrieben: Anti Collision Lights, Positionslichter, Landescheinwerfer, Instrumentenbeleuchtung im Cockpit. Bei VFR-Nachtflug ist auch eine Taschenlampe zwingend mitzuführen.

In der Schweiz gibt es einige Flugplätze, auf denen Nachtflug möglich ist, z. B. Grenchen, Ecuwillens, Yverdon, St. Gallen-Altenrhein, Bern. Die Betriebszeiten für Nachtflug sind teilweise etwas eingeschränkt. Genauere Details sind im VFR-Manual zu finden. Ich habe gute Erfahrungen mit Nachtflug im nahen Ausland gemacht. Folgende Ziele habe ich schon für Nachtflug genutzt: Lahr, Karlsruhe/Baden-Baden, Stuttgart, Augsburg, Memmingen, Leutkirch, Friedrichshafen und Colmar. Mein persönlicher Favorit ist Memmingen. Dieser Platz ist täglich von 06.00 bis 22.00 LT nutzbar.

Die Flugplanung ist tatsächlich etwas aufwendiger, aber nicht weiter kompliziert. Die grundlegende Planung (Streckenplanung, NOTAM usw.) bleibt gleich, aber zusätzliche Abklärungen sind natürlich notwendig. Ist auf dem Zielflugplatz VFR-Nachtflug

erlaubt? Wie sind die Flugplatz-Öffnungszeiten am Abend? Wird für VFR-Nachtflug PPR verlangt? Welches ist meine geplante Reiseflughöhe (MSA)? sind unter anderem die wichtigsten Fragen. Dann muss für einen VFR-Nachtflug ein ATC-Flugplan aufgegeben werden.

Für meine Nachtflüge nutze ich folgende Navigationshilfen. GPS mit Moving Map – das erleichtert die Navigation erheblich. VOR-Funknavigation – dient als Back-up. Papierbasierte Navigations- und Anflugkarten.

Für einen VFR-Nachtflug ist auch das Wetter sehr entscheidend. Meine persönlichen Wetterminima für einen VFR-Nachtflug sind gegenüber einem VFR-Flug bei Tag mindestens doppelt so hoch. Nebst Sicht und grosszügiger Wolkenuntergrenze ist bei mir die Abklärung des Wetterverlaufes in der Nacht essenziell. Wie lange bleibt die Sicht gut? Wann beginnt eine allfällige Nebelbildung, welche in der Winterhalbjahrzeit keine Seltenheit ist? Vollmondnächte bieten eine deutlich bessere Sicht und erleichtern die Navigation.

Meine Nachtflüge finden generell immer an zwei Tagen statt. In der ersten Nacht fliege ich meine Destination an und übernachtete im Hotel. Am darauffolgenden Tag fliege ich wieder zurück ins Birrfeld.

Einmal waren die Wetterbedingungen so perfekt, dass ich am Samstagabend einen VFR-Nachtflug nach Memmingen

durchgeführt habe und am Sonntag morgen um 6 Uhr bei Dunkelheit wieder gestartet bin und so einen unvergesslichen Sonnenaufgang erleben konnte.

*Bericht und Fotos Delio Schwarz*

# Motorfluggruppe Birrfeld

Willkommen in der faszinierenden Welt der Reisefliegerei!

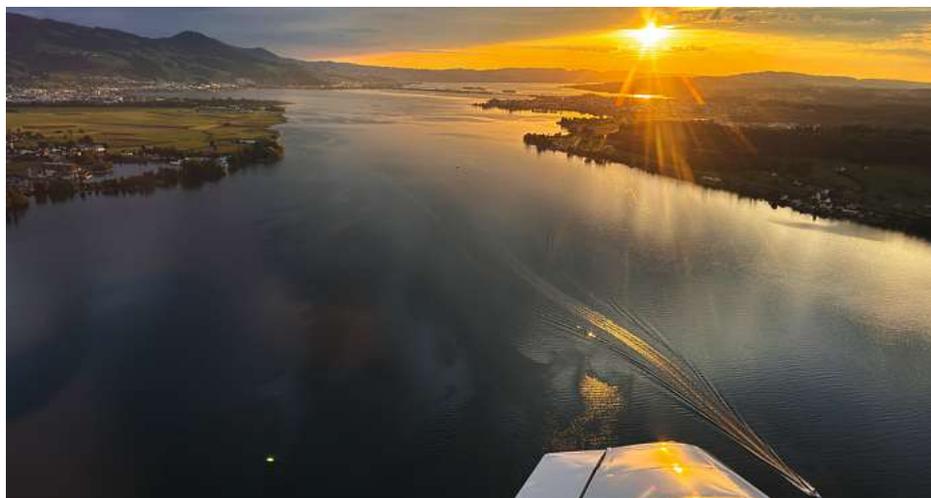
Die Motorfluggruppe Birrfeld ist eine leidenschaftliche Gemeinschaft von Flugbegeisterten, die sich der Erkundung neuer Horizonte und der Freude am Fliegen verschrieben hat. Gegründet im Jahr 1964, haben wir es uns zur Aufgabe gemacht, die Schönheit des Fliegens mit Gleichgesinnten zu teilen und unvergessliche Abenteuer in der Luft zu erleben.

Unsere Gruppe besitzt aktuell drei Flugzeuge: zwei Robin DR40 Regent und eine IFR zugelassene Mooney M20J.

Das Vereinsleben bietet eine breite Auswahl an Möglichkeiten, andere Pilotinnen und Piloten kennenzulernen und gemeinsam Flüge zu unternehmen. Von Vereinsausflügen über das sommerliche Grillieren bis hin zum individuellen Fliegen können Mitglieder frei wählen, welche Möglichkeiten sie nutzen wollen – wobei Zwanglosigkeit an erster Stelle steht.

Die Mitgliederbasis ist breit gestreut. Neben sehr erfahrenen Piloten, die teilweise seit Jahrzehnten Teil der MFG sind, erfreut sich die MFG regelmässiger Neueintritte jüngerer Pilotinnen und Piloten.

Auf den gemeinsamen Ausflügen profitieren Mitglieder der MFG sowohl von der langjährigen Erfahrung und den Reiseideen anderer Piloten als auch von der professionellen Unterstützung von Fluglehrern, welche ebenfalls Mitglieder der MFG sind.



Nein, das ist nicht Kanada ... auch ganz in der Nähe (Wangen-Lachen) zeigen sich wunderschöne Stimmungen auf unseren Ausflügen...

Unsere Flugzeuge eignen sich bestens für Flugreisen. Die einwandfrei gewarteten Maschinen unserer Gruppe sind in der Regel gut verfügbar. Die beiden Robin mit je 1100 kg MTOW können auch mit vier Personen an Bord voll betankt werden (!), die Mooney hat ihre typische hohe Reisegeschwindigkeit und eignet sich bestens für die Einweisung auf ein «Complex-Aircraft» mit Verstellpropeller und Einziehfahrwerk. Und man kann, muss aber nicht, die Maschine auch IFR fliegen.

Das Fliegen in der MFG richtet sich auch an Piloten, die an mehrtägigen Flugreisen interessiert sind. Berechnet wird jeweils nur die tatsächlich geflogene Zeit und

es gibt keine Verpflichtung zu Abnahme und Zahlung von Mindeststunden. Damit kann auf längeren Reisen mühelos der eine oder andere Tag vor Ort genossen werden.

Die MFG bietet ein attraktives Rabattpaket, das sich bereits ab der zwölften Flugstunde lohnt. Werden mehr als 20 Flugstunden geflogen, erhalten Pilotinnen und Piloten sogar zusätzlich einen rückwirkenden Rabatt auf die im laufenden Jahr bereits geflogenen Stunden sowie auf alle weiteren, die hinzukommen.

**Neue Mitglieder mit Freude an einem aktiven Flugbetrieb sind herzlich willkommen.**

Weitere Informationen unter:

[info@mfg-birrfeld.ch](mailto:info@mfg-birrfeld.ch)

[www.mfg-birrfeld.ch](http://www.mfg-birrfeld.ch)

oder bei Jean Voegelin +41 (0)79 660 05 91

*Bericht und Fotos Wilfried Haferland,  
Heinz Rüttsche, Jean Voegelin*



Über den Wolken auf dem Flug nach Korsika...



# 144-Song – Gölä und Schwiizergoofe



Der Schweizer Rockstar Gölä, der Pilot Jürg Fleischmann und die Schwiizergoofe haben sich für ein ganz besonderes Projekt zusammengesetzt: den 144-Song. Ein fetziger Ohrwurm mit einer ganz wichtigen Botschaft, die uns alle betrifft – jede/r kann Leben retten! Der 144-Song gehört zur neuen lebensrettenden Aktion «Kinder lernen retten» mit der in Schweizer Schulen Erste Hilfe gelehrt wird.

Die Initiative entstand aus Fleischmanns persönlichen Erfahrungen als Rettungshelikopterpilot. «Immer wieder stellen wir fest, dass Menschen in Notfallsituationen zögern und auf professionelle Hilfe warten, anstatt selbst Hilfe zu leisten.» Aber bereits diese wenigen Minuten bis zum Eintreffen der Rettungskräfte können über Leben und Tod entscheiden. Fleischmanns Idee, die Bedeutung der Notrufnummer 144 musikalisch zu vermitteln, um so die Bevölkerung zu sensibilisieren, im Notfall zu handeln, fand in seinem langjährigen Freund Gölä einen begeisterten Partner. Gemeinsam kreierten sie den 144-Song. «Der 144-Song ist mehr als nur ein Lied – es ist ein Aufruf

zum Handeln. Musik hat die Kraft, wichtige Botschaften zu vermitteln, und wenn wir damit das Bewusstsein schärfen können, dass jede Sekunde zählt, um Leben zu retten, dann unterstütze ich dieses Projekt aus vollem Herzen», meint Gölä.

## Gölä und Schwiizergoofe sagten sofort zu

Nicht nur Gölä sagte sofort Ja zum 144-Song, sondern auch das erfolgreichste Schweizer Kindermusikprojekt aller Zeiten: die Schwiizergoofe. Ihre Mitwirkung beim 144-Song unterstreicht die Verbindung zur AAA-Initiative «Kinder lernen retten» und transportiert die Botschaft: «Keiner zu klein, ein Lebensretter zu sein». «Erste Hilfe ist ein unglaublich wichtiges Thema – für den Betroffenen selbst und auch für all seine Liebsten. Mit dem Lied zeigen wir auf, dass wirklich jeder, auch die Kleinsten, einen Unterschied für das Leben des Einzelnen machen können», meint Nikol Camenzind, Gründerin der Schwiizergoofe.

*Bericht und Foto Marion Gredig,  
AAA Alpine Air Ambulance*

## Aus dem Birrfelder Archiv



1975: Im Spätherbst konnte mit dem Bau der heutigen Hartbelagspiste begonnen werden.

Die Geschichte des aargauischen Regionalflugplatzes Birrfeld ist einzigartig. Die grossartige Entwicklung war nur Dank Weitsicht, Mut und grosser Schaffenskraft der Vorstände und vieler Vereinsmitglieder möglich. Ein kurzer Rückblick im «10-Jahres Raffer» ab 1945:

**1945 – vor 80 Jahren** wurde der zweite Hangar, ein kleines Büro, ein Aufenthaltsraum und die erste Etappe der Werkstatt eingeweiht und der Flugplatz wurde an das Elektrizitätsnetz angeschlossen.

**1955 – vor 70 Jahren** hat der Vorstand ein Strategiepapier erarbeitet mit dem Ziel, aus dem unsicheren Status eines privaten Flugfeldes auszubrechen und die langfristige Sicherung des Flugplatzes anzustreben.

Als Höhepunkt der Flugsaison 1955 darf ein grosser Flugtag erwähnt werden, erstmals mit Beteiligung der Fliegertruppe und der Swissair.

**1965 – vor 60 Jahren** konnte der heutige Hangar 4 feierlich eingeweiht werden.

**1975 – vor 50 Jahren** wurde der Zonenplan im Amtsblatt publiziert und die Baubewilligung für den Bau einer Hartbelagspiste erteilt. Damit wurden langjährige und zähe Verhandlungen von Erfolg gekrönt und setzten Meilensteine für den Betrieb und die Sicherung des Flugplatzes. Im Spätherbst des Jahres konnte mit dem Bau der heutigen Hartbelagspiste begonnen werden.

Die Anzahl der Flugbewegungen lag damals bei knapp über 100 000 pro Jahr, also rund 50% mehr als heute.

**1985 – vor 40 Jahren** wurde die lang erwartete neue Konzession erteilt. Infolge mehrerer Einsprachen war diese aber noch nicht rechtskräftig.

Flugplatz und Fliegerschule Birrfeld engagierten sich in dieser Zeit intensiv und erfolgreich mit der Reduktion der Emissionen an der Quelle, aber auch der Einhaltung der

Volten und Verfahren wurde eine grosse Bedeutung zugemessen.

Dies zahlte sich langfristig aus:

**Am 23. November 1995, vor 30 Jahren**, hat der Aero-Club Aargau als Eigentümer und Betreiber des Flugplatzes Birrfeld die langersehnte Konzession des Bundesrates erhalten. Das Birrfeld wurde offiziell ein Flughafen. Mit diesem Entscheid ging eine langjährige, arbeitsintensive Leidenschaft zu Ende. Alle Beschwerden wurden abgewiesen. Die in der definitiven Konzession enthaltenen Betriebseinschränkungen waren für den Aero-Club Aargau akzeptabel. In seiner Konzessionserteilung unterstrich der Bundesrat die Bedeutung des Flugplatzes und das öffentliche Interesse an einer der wichtigsten «Pilotenschmieden» in der Schweiz. Auch wurde festgehalten, dass dem im Umweltschutzgesetz verankerten Vorsorgeprinzip Genüge getan worden ist.

Am 12. Februar 2018 erneuerte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Konzession zum Betrieb des Flughafens Birrfeld bis zum **11. Februar 2048**. Damit ist die wichtigste Voraussetzung geschaffen, damit der heutige Vorstand den Flugplatz Birrfeld weiterhin erfolgreich in die Zukunft führen kann.

*Bericht und Fotos Heinz Wyss*



1970: Rundflugpassagiere standen damals vor dem «AIS-Fenster» Schlange, um ein Flugticket zu erwerben.

## Im Birrfeld gesehen



HB-PMP, Piper PA-28-236 Dakota am 11. Januar 2025  
Foto Sunya Bucher



Werner Wolf und Hans-Peter Bachmann in der wohlverdienten Kaffeepause  
Foto Sunya Bucher

# Termine 2025

<b>28. März 2025, 18.00 Uhr</b>	Sounding Board (Anmeldung bis 14.3.2025 unter <a href="mailto:info@birrfeld.ch">info@birrfeld.ch</a> )
<b>29. März 2025</b>	Meet the Planes / Vorstellung Haltergemeinschaften und Fliegergruppen
<b>26. April 2025, 09.00 Uhr</b>	Flugplatzputzete
<b>1.–4. Mai 2025</b>	Regionalmeisterschaft Segelflug
<b>9. Mai 2025, 17.30 Uhr</b>	AeCA GV 2025
<b>28. Juni 2025</b>	Classic Aircraft Fly In und AeCA Sommernachtsfest
<b>26. September 2025, 18.00 Uhr</b>	Sounding Board (Anmeldung bis 12.9.2025 unter <a href="mailto:info@birrfeld.ch">info@birrfeld.ch</a> )
<b>18. Oktober 2025, 09.00 Uhr</b>	Flugplatzputzete
<b>7. November 2025, 18.00 Uhr</b>	Neumitglieder-Apéro
<b>6. Dezember 2025, 16.30 Uhr</b>	Samichlaus

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



# PEUGEOT

## E-308 / LongRange

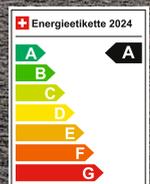
100% ELECTRIC



FOLGEN SIE DER FASZINATION.

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

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



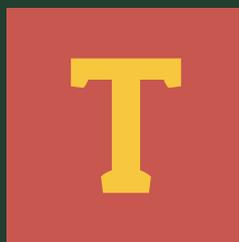
# Auto Gysi

Hausen

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

# Birrfelder Fluggpost

**gestaltet.  
optimiert.  
illustriert.**



**merkur**

merkurmedien.ch