

# BIRRFELDER FLUGPOST

Das Magazin für Mitglieder des AeCA, Aviatikfans und Gönner des Birrfelds

[WWW.BIRRFELD.CH](http://WWW.BIRRFELD.CH)

## FLIEGEN

Vom Schnupperflug zum  
Linienpilot bei Helvetic

Mit der Robin über den  
Ärmelkanal nach Duxford

Neue Flottenstrategie  
der Fliegerschule Birrfeld

## AUSBILDUNG

Einblicke Flugausbildung  
Brevettierte Pilot\*innen

## ARBEITEN

Personelles im Birrfeld

## TERMINE

Agenda & Events 2026

## VEREIN

Abschied Max Salm

AUSGABE 04  
Dezember 2025





## INHALTSVERZEICHNIS

<b>FLIEGEN</b>	
Vom Schnupperflug zum Linienpiloten	5
Flugreise nach Spanien	8
15 Jahre Hangarieren	10
Meet the Planes 2026	11
Alpines Segelfluglager	12
Flugreise nach Duxford	15
Neue Flottenstrategie FSB	20
<b>AUSBILDUNG</b>	
Einblicke in die Flugausbildung	22
Nachwuchsförderung	23
Brevetierte Pilot*innen 2025	24
Winterkurse	25
Navigation mit Teamspirit	26
<b>KULINARIK</b>	
Tischreservation	28
Willkommen im Cockpit	29
<b>ERLEBNIS</b>	
Rundflugangebot	30
<b>ARBEITEN</b>	
Arbeiten im Birrfeld	32
Verabschiedung Cordula Soland	33
Neue Gesichter im Birrfeld	34
<b>VEREIN</b>	
Nachruf Max Salm	36
Flugplatz Putzete Herbst 2026	38
Aviatische Poesie	39
Flugpost im neuen Gewand	40
<b>TERMINE</b>	
Agenda & Events 2026	43
<b>WERBEARTIKEL</b>	
Birrfeld Kollektion	44
<b>IMPRESSUM</b>	
Daten, Zahlen & Redaktion	47



### Liebe Fliegerkamerad\*innen

Die Kleinaviatik und Flugplatzlandschaft in der Schweiz befinden sich in Aufruhr. Zürich, Basel, Bern, Kägiswil – auf diesen Plätzen stehen Motor-, Segelflug, oder sogar beide, unter massivem Druck. Die Flugplatzeigner fokussieren sich verstärkt auf die kommerzielle Luftfahrt. Auf den Landesflughäfen ist im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) eine symbiotische Nutzung von kommerzieller sowie privater Aviatik vorgesehen, allerdings mit Priorität auf die Commercial Aviation. Und genau diese festgehaltene Prioritätensetzung wird sehr stark pro kommerzielle Luftfahrt ausgelegt, bis hin zur Verunmöglichung der Kleinaviatik. Weitere Flugplätze, wie beispielsweise St. Gallen-Altenrhein, Lugano oder Les Éplatures, sehen sich durch die potenziell wegfallenden Subventionen für die Flugsicherung mit grossen Herausforderungen konfrontiert. Alle diese Umstände werden einschneidende Folgen für die Geschäftsmodelle von Flugplätzen, Flugschulen und weiteren Dienstleistern haben.

Diese Entwicklungen beschäftigen auch uns und verdeutlichen einmal mehr unser Privileg auf und mit dem Regionalflugplatz Birrfeld! Für uns im Birrfeld bietet diese schweizweite Situation einerseits spannende Chancen. Mit dem Programm «Birrfeld 203X» zur Weiterentwicklung der Infrastruktur inkl. Hangars und Gastronomie sind wir intensiv an der Arbeit. Auch das Projekt Flottenstrategie FSB schreitet gut voran. Wir beabsichtigen, an der nächsten GV erste Grundlagen präsentieren zu können. Andererseits müssen wir weiterhin mit einer

gesunden Portion Vorsicht und Demut ans Werk gehen: Aus dieser vermeintlich guten Ausgangslage ergibt sich in keiner Weise ein Selbstläufer fürs Birrfeld. Unsere Vereinsgeschichte hat uns dies bereits mehrmals gelehrt. Neben weiterhin sorgfältiger Führung unserer KMU-Organisation und der Finanzen, gilt es verstärkt an der positiven Aussenwahrnehmung des Birrfelds und der Fliegerei zu arbeiten. Unser individuelles Auftreten genauso wie der Vereinsauftritt prägen massgeblich das Image des Birrfelds und der lokalen Fliegerei bei Bevölkerung und Politik. Ohne deren Akzeptanz und Unterstützung gibt es keine Basis für den langfristigen Erhalt und die nachhaltige Weiterentwicklung des Birrfelds.

Am Auftritt des Birrfelds haben wir in den letzten Monaten intensiv gearbeitet. Den Anfang machte die Logo-Präsentation an der diesjährigen GV im Mai. Mittlerweile ist auch die neue Website ([www.birrfeld.ch](http://www.birrfeld.ch)) online und heute haltet Ihr die erste Flugpost mit überarbeiteter Aufmachung in den Händen. Als Nächstes werden die Beschriftungen auf dem Flugplatz aktualisiert und kleine Umgestaltungen vorgenommen. Das neue Birrfeld-Erscheinungsbild basiert auf unseren Werten, wirkt frisch und lädt zum Eintauchen in die Welt der Fliegerei ein.

Wir freuen uns auf baldiges Wiedersehen und den gemeinsamen Austausch mit Euch im neuen Jahr – der erstmals geplante «Neujahrsmorgue» am Sonntag, 18. Januar 2026 im Maintenance-Hangar bietet hierfür die erste Gelegenheit. Im Namen des AeCA-Vorstandes und des FSB-Verwaltungsrates wünschen wir Euch schöne Festtage sowie einen guten Start ins neue Jahr.

**Roman Hunziker,**  
**Präsident Aero-Club Aargau**





## VOM SCHNUPPERFLUG ZUM LINIENPILOTEN

# Alessandro's Weg zum Piloten

Wenn Alessandro Rizzo heute im Cockpit einer Embraer von Helvetic Airways sitzt, hat er Hunderte Flugstunden Erfahrung – doch seine Reise in die Lüfte begann ganz unscheinbar: mit einem Geschenk seiner Familie.

„Mein erster Schnupperflug war ein Geburtstagsgeschenk von meiner Schwester – 2011, im Birrfeld“, erinnert er sich. „Ich hatte keine Ahnung, was mich erwartet. Ich kannte Fliegen nur vom Flugsimulator am Computer.“ Geflogen ist er damals mit Guido Pelliccioli, einem erfahrenen Fluglehrer des Birrfelds. „Er erklärte mir alles im Detail, vom Cockpit bis zur Flugkarte – und plötzlich war ich in der Luft.“ Der Flug dauerte nur 20 Minuten, doch das Erlebnis blieb hängen. Nach der Schule absolvierte Alessandro eine Ausbildung zum Automechaniker und bildete sich zum Diagnostiker weiter. Fliegen? Das rückte in den Hintergrund. Bis er Jahre später wieder zufällig auf die Website des Flugplatzes Birrfeld stiess. „Die Kostenaufstellung für die Pilotenausbildung war immer noch dieselbe wie damals“, erzählt er lachend. „Ich schaute auf mein Konto und dachte mir: Komm, mach's einfach!“ Er meldete sich an – ohne grosse Ambitionen, einfach aus Leidenschaft. Die Theorie absolvierte er abends, nach der Arbeit, und bald sass er wieder im Cockpit – diesmal mit Fluglehrer Olivier Zumstein.

Obwohl Alessandro aus Zürich stammt, stand für ihn schnell fest, dass er im Birrfeld fliegen lernen wollte. Ihn habe die Fliegerschule sofort überzeugt, sagt er.

**„Hier gibt es viele erfahrene Fluglehrer, eine grosse Flotte und damit viel mehr Möglichkeiten. Und der Flugplatz selbst bietet eine Freiheit, die man an grösseren Plätzen schlicht nicht hat.“**

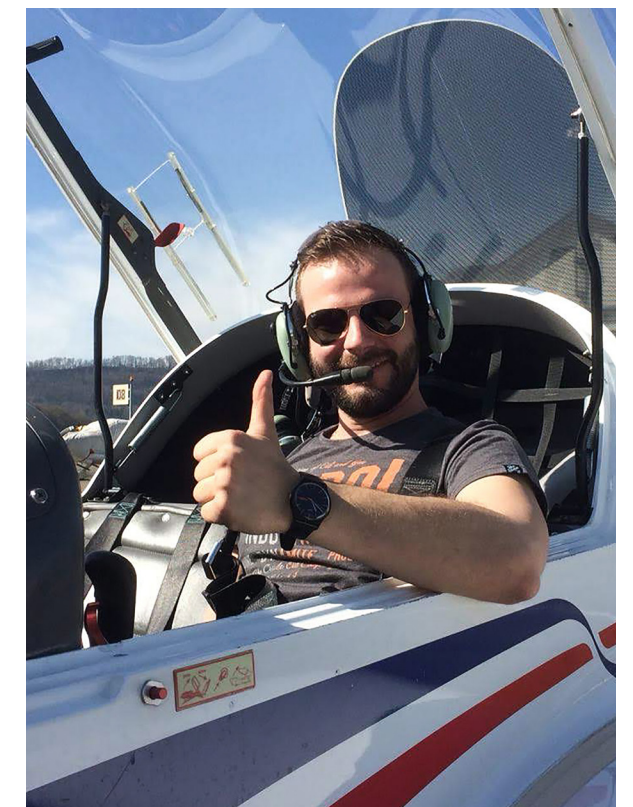
Während man in Zürich jedes Mal einen Flugplan einreichen und Slots abwarten müsse, könne man im Birrfeld „einfach einsteigen und losfliegen“. Auch die Atmosphäre spielte eine Rolle: „Hier ist es familiär, sympathisch, man kennt sich – das ist eine ganz andere Welt.“

Während der PPL-Ausbildung (Private Pilot License) wurde Alessandro klar, dass Fliegen mehr als ein Hobby war. „Ich wollte das zu meinem Beruf machen“, erzählt er.

„Ich wusste sofort: Das ist meine Welt. Dieses Gefühl von Freiheit, dieser Blick aus dem Cockpit – das lässt dich nicht mehr los.“



Schnupperflug 2010 im Birrfeld mit Guido Pelliccioli



Erster Soloflug 2018 im Birrfeld



Doch der Weg war kein leichter. Er bewarb sich bei Swiss – und fiel am ersten Tag durch. „Ich bin am Mathe-Test gescheitert. Ich war überall überdurchschnittlich – ausser beim Kopfrechnen.“ Statt aufzugeben, fand er bei der Horizon Swiss Flight Academy die passende Lösung: eine modulare Ausbildung bis hin zum ATPL (Airline Transport Pilot License).

**„Vierzehn Fächer, Tausende Multiple-Choice-Fragen – das war die intensivste Zeit meines Lebens.“**

Nach monatelangem Lernen und Prüfungen stand fest: Alessandro war bereit für den nächsten Schritt. Das Airline-Training bei Helvetic Airways war der Sprung in die grosse Welt der Aviatik. „Das erste Mal im Jet – das war überwältigend. Du realisierst, dass du jetzt Teil dieser grossen Welt bist.“ Die Simulator-Ausbildung absolvierte er in Amsterdam – meist nachts. „Unsere Sessions gingen von zehn Uhr abends bis fünf Uhr morgens. Das war hart, aber eine gute Vorbereitung auf den Linienbetrieb.“

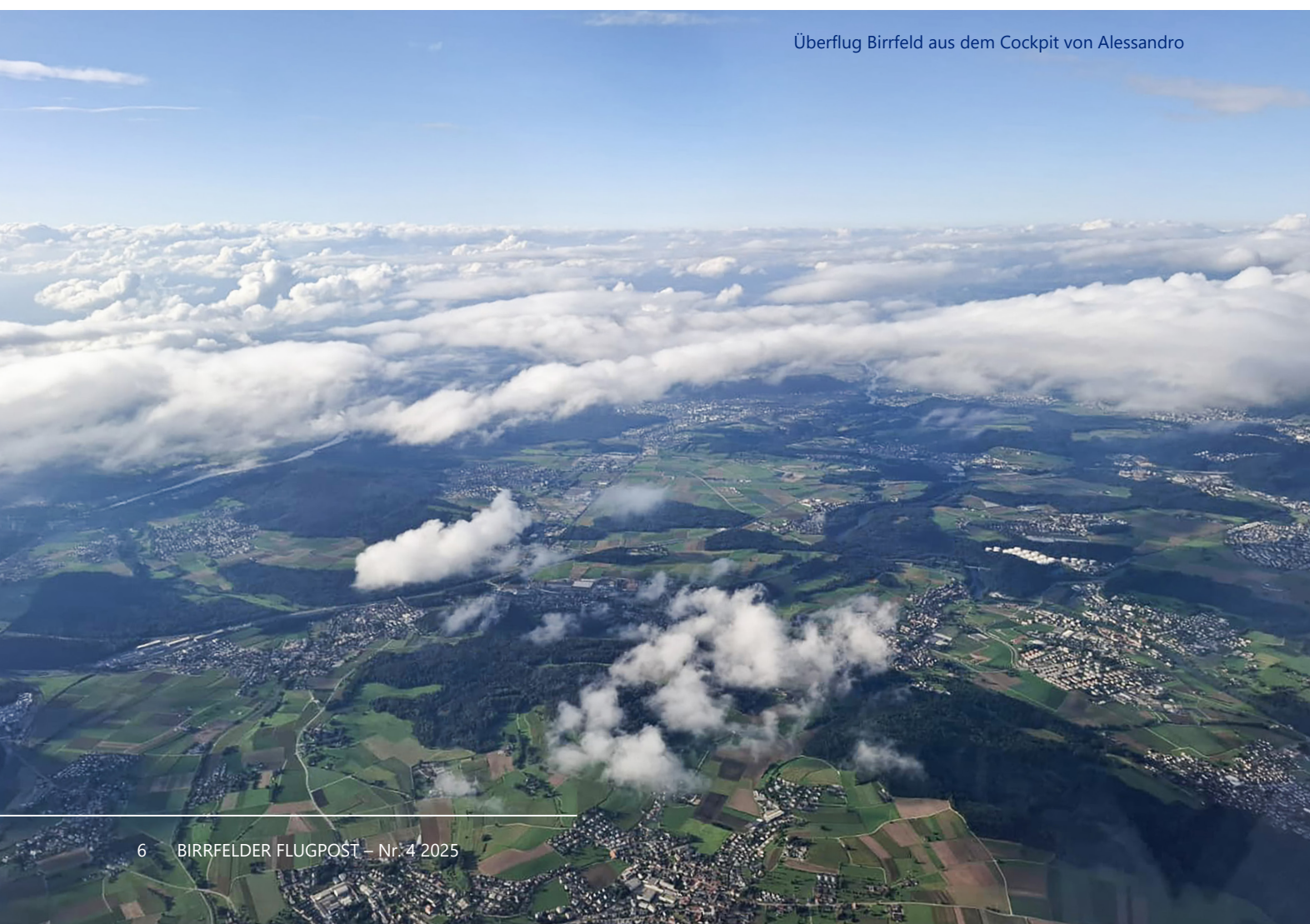
Nach rund 50 Simulatorstunden folgte das Landetraining in Châteauroux (Frankreich) – Alessandros erster echter Jetflug. „Sechs Landungen, leerer Flieger, perfektes Wetter – das war pure Gänsehaut. Der Moment, in dem du merkst: Ich bin wirklich Pilot.“

Nicht jeder Flug ist ruhig. Besonders in Erinnerung blieb Alessandro ein Anflug auf Zürich während eines Sturms: „Zwei Passagiere haben sich übergeben – einer hat es in's Säckchen geschafft, der andere nicht. Wir mussten durchstarten und beim zweiten Versuch landen.“

Gefragt nach Lieblingsdestinationen nennt Alessandro keine Grossflughäfen wie Frankfurt oder Amsterdam. „Ich mag kleine Plätze. Heringsdorf auf Usedom, Dubrovnik oder Tirana – dort spürst du das Fliegen. Nicht diese Riesen-Terminals, sondern echte Aviatik.“



Alessandro bei seinem ersten Flug im Cockpit einer Embraer.



Überflug Birrfeld aus dem Cockpit von Alessandro



Wiedersehen auf dem Flugplatz mit Guido Pelliccioli, 15 Jahre nach dem ersten Schnupperflug

**„Wenn du fliegen willst – mach es. Denk nicht zu lange nach.“**  
**„Es ist teuer, ja. Es braucht Zeit, ja. Aber das Gefühl, ein Flugzeug zu steuern, ist unbezahlbar. Ich bereue keine Sekunde.“**

Alessandro Rizzos Geschichte zeigt, dass grosse Träume ganz klein beginnen können – mit einem Gutschein, einem Schnupperflug und einer Leidenschaft, die nie mehr loslässt. Vom Birrfeld in die Welt – und immer wieder zurück.

– Bericht von Michèle Scheurer



Neugierig geworden?  
 Hier erfährst du alles rund um's Fliegen im Birrfeld!



## FLUGREISE NACH SPANIEN

## Mit der Katana nach Galicien

Wir träumen schon lange davon, mit unserer „Fliege“ – der Katana HB-SCZ – nach Galicien zu reisen. Unser Ziel: eine kleine Piste am See im Naturpark Mazaricos. Wochenlang planen wir sorgfältig zwölf Etappen über ebenso viele Ferientage im Mai 2025 – mit genauen Kriterien: mindestens 700 m Pistenlänge, Übernachtungs- oder ÖV-Möglichkeiten, Treibstoff, Öffnungszeiten und Handling-Bestimmungen.

**Tag 1: Birrfeld – Annemasse**

Schon am ersten Tag wird klar: Fliegen heisst flexibel bleiben. Das Wetter spielt verrückt – Sonne, Kaltfront, Regen, Gewitter. Nach vielem Abwägen entscheiden wir uns, so weit wie sicher möglich zu fliegen und vor der Front zu landen.

Plan: Birrfeld – Grenoble

Realität: Birrfeld – Yverdon (Kaffeepause und Gratis-Flugzeugwäsche), dann am Nachmittag weiter nach Annemasse bei Rückseitenwetter. Entspannt statt verbissen – das ist die richtige Entscheidung.

**Tag 2: Annemasse – Grenoble**

Tief unter einer zähen Wolkendecke schlängeln wir uns zwischen Quellwolken hindurch. Die Landschaft unter uns ist spektakulär – Seen, Hügel, Sonnenflecken. In Grenoble erwartet uns ein herzlicher Empfang, ein Mittagessen mit Cidre und ein traumhafter Aufenthalt im Domaine de Dony – sehr zu empfehlen für fliegende Gäste!



Zwischenstopp in Burgos



Anflug in Mazaricos (LEMZ)

**Tag 3: Grenoble – Montauban**

Endlich Sonne! Der Pilot findet seine Routine, Navigation klappt auch ohne App. Wir landen auf einem Flugplatz ohne Landegebühr, essen Pizza und übernachten gratis auf dem Tarmac.

**Tag 4: Montauban – Santa Cilia**

Die Pyrenäen – majestätisch und einschüchternd zugleich. Die Wetterlage zwingt uns, die Route über Andorra zu ändern. In engen Tälern bahnen wir uns den Weg durch Regen und Wolken. Für den Piloten Routine, für die Copilotin eine Grenzerfahrung. Nach einer sicheren Landung in Santa Cilia geniessen wir Tapas und Gastfreundschaft – inklusive Leihwagen vom Flugplatz.

**Tag 5: Santa Cilia – Burgos – Mazaricos**

Das Wetter klart auf. In Burgos legen wir eine Pause ein – ein Flugplatz voller Flugschüler, aber ohne Linienbetrieb. Dann, nach zwei Stunden Turbulenzen, sehen wir endlich das Meer! Der kleine See von Mazaricos glitzert in der Sonne – unser Ziel ist erreicht. Ein Paradies: Jacuzzi mit Blick auf den Flugplatz, Ruhe, Natur und das Gefühl, angekommen zu sein.

**Tag 6: Mazaricos – Vilaframil – Rinlo**

Ein kurzer Flug über den See, dann weiter an die Küste. Auf einem fast verlassenen Flugplatz treffen wir nur einen Modellflieger – unser eigentlicher Kontakt reist extra an, um uns den Schlüssel für den Hangar zu übergeben. Im nahegelegenen Dorf Rinlo tauschen wir spontan ein Ladegerät gegen Luftaufnahmen: Wir fotografieren das Dorf aus der Luft, die Ladenbesitzerin macht daraus Souvenirmagnete. Eine winzige Geste – und doch ein schönes Beispiel, wie Fliegen Menschen verbindet.

**Tag 7–8: Vilaframil – Asturias – San Sebastián**

Eine neue Front zwingt uns zu Änderungen. Wir folgen der Nordküste Spaniens, vorbei an spektakulären Klippen und leeren Stränden. In Asturias läuft das Handling etwas chaotisch – also essen wir improvisiert unter dem Flügel im Schatten, ganz ohne Bürokratie. Das Crossing über Bilbao bringt uns tief über die Stadt – aufregend, aber unvergesslich. In San Sebastián verbringen wir zwei Tage Pause: Pintxos, Txakoli, Regen und viel Genuss.

**Tag 9: San Sebastián – Aire-sur-l'Adour**

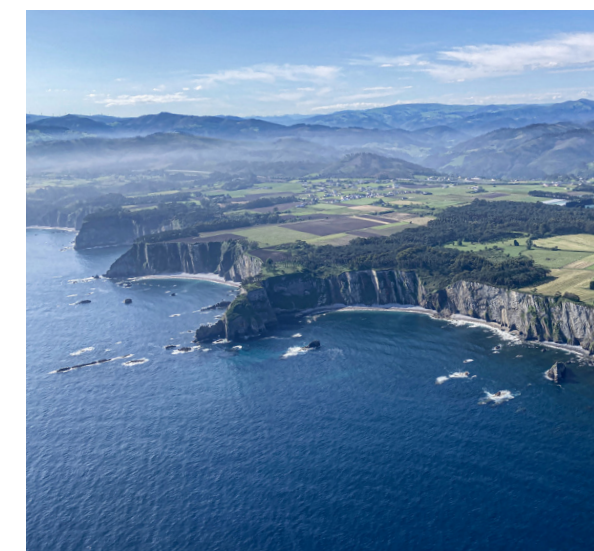
Nach Gewitter und Hagel in Frankreich nutzen wir eine kurze Wetternische, um sicher weiterzufliegen. Frankreich zeigt sich von seiner besten Seite: Viele kleine Flugplätze, unkompliziert und charmant.

**Tag 10–12: Aire-sur-l'Adour – Valence – Birrfeld**

Starker Gegenwind zwingt uns zu einem Tag Pause in Valence – zum Glück bei Freunden. Am nächsten Tag geht's heimwärts: 11–17 kt Wind, Böen bis 25 kt, aber klare Sicht und gute Laune. Nach zwölf Tagen, 2 500 km und unzähligen Eindrücken kehren wir glücklich ins Birrfeld zurück.

Nach Kroatien und Dänemark war dies unsere dritte grosse Reise mit der Katana HB-SCZ. Sie hat uns einmal mehr gezeigt, was Reisen mit einem Kleinflugzeug wirklich bedeutet: Freiheit, Verantwortung, Teamarbeit und Erlebnisse, die man nie vergisst. Ein grosses Dankeschön an die Fliegerschule Birrfeld, die uns die „Fliege“ für dieses Abenteuer anvertraut hat.

– Bericht von Xavier Ballansat



Nordküste Spaniens



## 15 JAHRE HANGARIEREN

# Danke für euren Einsatz

Nach beeindruckenden 15 Jahren verabschieden wir uns von Reto und Paul Ballat, die in dieser Zeit unermüdlich dafür gesorgt haben, dass die Flugzeuge der Fliegerschule Birrfeld stets in bestem Zustand waren. Mit grosser Sorgfalt, Routine und Liebe zum Detail haben sie Woche für Woche unsere gesamte Flotte gereinigt, desinfiziert, poliert und jeden Abend zuverlässig hangariert. Reto und Paul waren Bezugspersonen am Flugplatz, immer hilfsbereit, freundlich und zur Stelle, wenn es irgendwo Unterstützung brauchte.

Ihr Engagement, ihre Zuverlässigkeit und ihr Einsatz hinter den Kulissen haben wesentlich dazu beigetragen, dass der Betrieb vom Flugplatz und der Fliegerschule reibungslos läuft. Am letzten Arbeitstag durften wir die beiden nochmals bei ihrer Arbeit begleiten – ein Moment von Dankbarkeit und Anerkennung.

Lieber Reto, lieber Paul: Wir danken euch herzlich für eure langjährige Treue, euer Engagement und all die blitzblanken Flugzeuge, die dank euch in den letzten 15 Jahren vom Birrfeld abgehoben sind!

– Bericht von Guido Pellicoli



Reto und Paul Ballat an ihrem letzten Arbeitstag beim Hangarieren auf dem Flugplatz



## MEET THE PLANES 2026

# Förderung Haltergemeinschaft

Im Mai 2025 hat die Fluggruppe Aktavia erstmals den Anlass „Meet the Planes“ durchgeführt – ein Event, der Pilot\*innen und Flugzeughalter\*innen zusammenbringt. Ziel des Treffens ist es, Pilot\*innen, die unabhängig von Mietrestriktionen fliegen möchten, mit Haltergemeinschaften zu vernetzen, die neue Mitbesitzer\*innen für ihre Flugzeuge suchen.

Bereits bei der Premiere war das Interesse gross: Zwei neue Piloten konnten als Mit-eigentümer gewonnen werden. In gemütlicher Atmosphäre auf dem Tarmac wurden Erfahrungen ausgetauscht, Maschinen präsentiert und Kontakte geknüpft. Begleitet wurde der Anlass von spannenden Referaten – unter anderem über Langstreckenflüge über den Atlantik oder Abenteuerreisen durch Skandinavien – sowie informativen Beiträgen zu den Pflichten von Flugzeughalter\*innen. Nach diesem erfolgreichen Auftakt steht nun die zweite Ausgabe bereits fest.

Auch dieses Jahr wird das Event wieder aus einem Static Display auf dem Vorfeld und einer interessanten Vortragsreihe bestehen. Im Hangar 4b lädt zudem eine kleine Festwirtschaft zum Verweilen und Fachsimpeln ein.

Neu unterstützt Michèle Scheurer, Marketing Managerin im Birrfeld, das Team in der Kommunikation – sowohl am Flugplatz Birrfeld als auch an anderen Flugplätzen in der Schweiz. In den kommenden Wochen erhalten Haltergemeinschaften und Fluggruppen eine Einladung des Aero-Clubs, um ihr Interesse an einer Teilnahme anzumelden. Eine Anmeldung ist bereits jetzt möglich via [www.aktavia.ch](http://www.aktavia.ch).

Die Aktavia freut sich über eine rege Teilnahme und ganz besonders über Pilot\*innen, die im Rahmen eines 20–30-minütigen Vortrags ihre Erfahrungen teilen möchten: Sei es eine Reisegeschichte, ein Restaurationsprojekt oder weiterführende Flugausbildungen.

– Bericht von Andreas Marti/Alex Prinz

**MEET THE PLANES 2026**  
Sonntag, 17. Mai 2026 – 10 bis 16 Uhr



**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)

**AVIONITEC**



## ALPINES SEGELFLUGLAGER

**Unverhofft kommt gut**

Rhonegletscher vom Dammastock aus

Jedes Jahr treffen sich Segelflieger aus der ganzen Schweiz für einige Wochen in Münster im Obergoms zum Alpinen Segelfluglager. Die Birrfelder Piloten sind dabei in der Regel in der zweiten Hälfte (letzte Juli- bis 2. Augustwoche) vor Ort. In diesem Jahr mussten in Münster streckenmässig etwas kleinere Brötchen gebacken werden. Die ganz grossen Distanzen lagen nicht drin, aber Münster hat den grossen Vorteil, dass Highlights wie der Aletsch- und Rhonegletscher oder das Matterhorn mehr oder weniger vor der Haustür liegen und auch «kleinere» Flüge viel zu sehen geben.

Nach einer bescheidenen ersten Woche erlaubte uns das Wetter am 5. August einen ersten kleinen Ausflug über den Nufenen Richtung Osten. Beim Piz Terri gefiel uns die Perspektive weiter in den Osten nicht mehr und auch die Funksprüche, die wir aus die-

ser Region empfangen, klangen nicht gerade euphorisch. Wir entschieden uns deshalb zur Rückkehr ins Goms, da wir die Tessiner Flugplätze von früheren Aussenlandungen schon gut kannten und für einmal auf eine Übung verzichten wollten.

Frühzeitig zurück im Goms und ohne grosse Erwartungen tasteten wir uns langsam Richtung Matterhorn vor. Östlich vom Monte Leone veränderte sich die Situation plötzlich und wir befanden uns in einer laminaren Luftmasse. Unverhofft sind wir in eine Welle geflogen. Diese nutzen wir um auf der italienischen Seite der Grenze auf 5300 m ü. M. zu steigen. Der Grenze folgend, flogen wir nun am Mattmarksee vorbei in Richtung Matterhorn um für einmal am südlichen Ende vom Mattertal ins Tal einzufliegen – etwas, das nicht oft gelingt. So wurde aus einem Flug mit geringen Erwartungen noch ein richtiges Highlight.



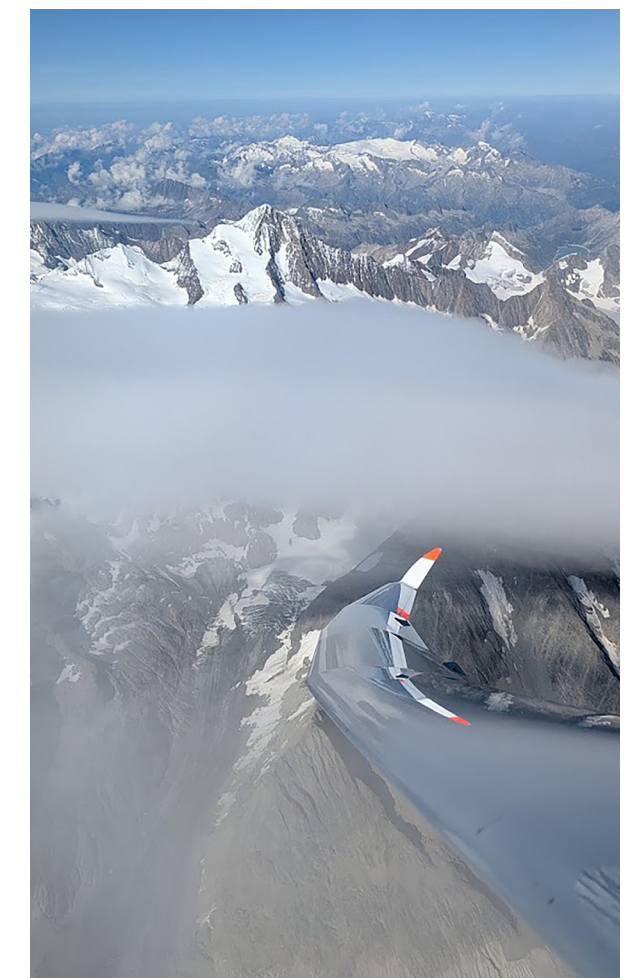
Anfangs noch unter der Wolke...

Zwei Tage später war die Prognose ziemlich gut und wir machten uns erneut auf, den Osten zu erobern. Leider hielt das Wetter dann nicht ganz was es versprochen hatte und wir getrauten uns nicht Richtung Osten über die Furka oder den Nufenen zu fliegen. Nach einigen Jo-Jos auf den Hangkanten zwischen der Furka und dem Eggishorn verloren wir die Geduld und flogen schliesslich Richtung Unterwallis bis zu unserer Wende bei der Plaine Morte. Weiter Richtung Westen hatte es abgetrocknet, weshalb wir uns dort zur Umkehr entschieden. Zurück ging es dem Lötschental entlang und durch die Lötschenlücke zum Aletschgletscher. Es war wieder einmal ein schöner Flug aber auch arbeitsintensiver Flug (die Jo-Jos liessen grüssen) gewesen und wir wollten es nun Richtung Münster etwas ruhiger angehen und bald landen. Dem Aletschgletscher Richtung Eggishorn folgend änderten sich die Luftmassen beim Strahlhorn und wie vor zwei Tagen befanden wir uns unverhofft erneut in einer Welle. Zuerst noch unter und schliesslich über der Wolke stiegen wir mit freundlicher Genehmigung von Alps Radar auf 5500 m ü. M. Unseren eigentlichen Plan von einer baldigen Landung hatten wir hier schon längst revidiert.

Hoch über dem Relief sahen wir die nächste Lenticularis direkt vor dem Matterhorn. Somit war unser nächstes Ziel bekannt. Wir erhielten die Freigabe und durften auf dieser Höhe ans Matterhorn fliegen. Dort stiegen wir in der Welle erneut auf 5500 m ü. M., sanken aber anschliessend wieder etwas ab, um bei der Umrundung des Matterhorns nicht auch noch die Freigabe auf der italienischen Seite

einholen zu müssen. Das war mal ein Luxusproblem. Danach machten wir uns auf den Weg nach Münster. Zuerst genossen wir noch einen Halo vor den Wolken und anschliessend einen rasanten Abstieg entlang vom Rhonegletscher. Deutlich später als erwartet und mit vielen neuen Highlights im Gepäck landeten wir sicher in Münster. Diese beiden Flüge haben einmal mehr gezeigt, dass auch auf «kleineren» Flügen immer wieder Highlights auftreten, man die Tage nie zu früh abschreiben und genügend Akku für die Kamera dabei haben sollte.

– Bericht von Ephraim Friedli



... bald aber schon darüber

**Münster ist während den Sommermonate für alle offen und auch Motorflugpilot\*innen sind gern gesehene Gäste.**



## Warum Duxford?

Die Luftschlacht um England im Sommer 1940 stellt für mich eines der spannendsten Kapitel der Luftfahrtgeschichte dar. Einerseits technologisch durch legendäre Flugzeuge wie die Spitfire, die zum Symbol für Mut, Innovation und Widerstandsfähigkeit wurden. Andererseits durch die jungen und mutigen Piloten («The Few»), welche das damalige England gegen Nazideutschland erfolgreich verteidigten und somit die Wende im Zweiten Weltkrieg erkämpften. An keinem anderen Ort wird dieses Ereignis so sehr zelebriert und gewürdigt wie in Duxford.

Deshalb besuche ich jedes Jahr im September die dortige Battle of Britain Airshow. Da ich beruflich für die SWISS tätig bin, geschieht das meist über einen günstigen Standby-Sitz auf einem Linienflug nach London City. Über die Zeit reift jedoch in mir der Gedanke, diese Reise einmal selbst als Pilot zu bestreiten. Einmal mit einem kleinen Flugzeug der General Aviation über die legendären weissen Klippen von Dover fliegen und dieses einzigartige Stück Geschichte mit allen Sinnen aufsaugen, das wäre etwas!

Da ich wenig bis keine Flugerfahrung über Frankreich und Grossbritannien hatte, möchte ich diesen Trip zunächst mit einem erfahrenen Piloten an meiner Seite durchführen. Dankbarerweise erklärte sich Wilfried dazu bereit. Wir reservieren ein Flugzeug bei der MFG Birrfeld und beginnen mit der Planung.

Legendäre Kreidefelsen von Dover

## FLUGREISE NACH DUXFORD Mit der Robin über den Ärmelkanal

### Die Vorbereitung:

#### Zwischen Formularen und Vorfreude

Die Flugvorbereitung ist komplex: Vier Länder und eine bunte Kombination aus EU/Non-EU sowie Schengen/Non-Schengen, gepaart mit zum Teil langen «Prior Permission Requirements» für Flugplätze und «Prior Notice» Perioden für den Zoll. Ausserdem müssen unterschiedliche Betriebs- und Mittagszeiten an den Flugplätzen in der Flug- und Zeitplanung berücksichtigt werden.

Zunächst kümmere ich mich aber um die Standardvorbereitung bestehend aus Routen- und Zeitplanung (inkl. Legs mit Flugplätzen und Alternates, Lufträumen und Frequenzen, Fuel-Planung etc.), Weight & Balance sowie Performance-Berechnungen. Dann noch die verbleibenden Stunden der HB-KOE bis zum nächsten Wartungsintervall checken: noch 34 Stunden, das sollte reichen! Unsere Robin, mit ihrem charakteristischen Holzrumpf und der hervorragenden Sicht durch die gebogene Haube, ist das perfekte Flugzeug für diesen Trip – zuverlässig, sparsam und mit französischem Charme.

Dann erledige ich die administrativen Dinge: Hotel und Airshow-Tickets buchen, Visum (UK ETA) beantragen, General Aviation Report (GAR) ausfüllen und abschicken sowie Zollformulare vorbereiten. Ausserdem telefoniere ich alle Flugplätze ab, um alle Beteiligten von unserem Vorhaben in Kenntnis zu setzen und mich bezüglich aktueller Besonderheiten zu informieren. Dann der erste Rückschlag: Eigentlich wollen wir direkt nach Duxford fliegen und dort parken. Allerdings verbietet die Flugplatzleitung seit diesem Jahr das Einfliegen externer GA-Flugzeuge vor der Airshow, wenn man keinen direkten Bezug zur Airshow selbst hat. Somit entscheiden wir uns, nach Cambridge zu fliegen. Aber Achtung: Hier gilt ebenfalls PPR 24H, ausserdem muss der GAR bereits 24H vor der Landung «submitted» werden und wir müssen spätestens 18:00 LT die «Füsse am Boden» haben.

Dann plane ich das Equipment: TOTAL Tankkarte (die wir gar nicht brauchten, da wir überall mit Kreditkarte zahlen konnten), Verzurrzeug, Haubenbezug, Motoröl, Schwimmwesten, Essen, Getränke sowie... einen elektronischen Kohlenmonoxid-Warner, welcher seit 2025 in UK per Safety Directive vorgeschrieben ist (SD-2024/001V2)! Also nochmal in den Baumarkt und das Equipment ist komplett.

Am Vorabend packe ich meine Piloten-Tasche (Headsets, Kniebrett mit Karten und Flugdurchführungsplänen, Checklisten, Powerbank, Tablet, Brille, Leuchtweste, Lizenzen, Dokumente, Schlüssel und einen Travel John für alle Fälle) sowie einen Handkoffer. Etwas aufgeregt geht es dann ins Bett.

Am nächsten Morgen folgt noch ein Blick in die NOTAMs und in das DABS sowie die meteorologische Flugvorbereitung. Dann die finale Go-Decision basierend auf dem Go-Green-Schema inkl. IM-SAFE-Checkliste. Zum Schluss bereite ich mich mit der Notfall-Checkliste mental auf Notfälle vor und spiele alle Legs noch einmal in Gedanken durch.



Cliffs of Dover



**Der Flug:****Vier Legs und Musik über dem Ärmelkanal**

Nach der wahrscheinlich längsten Flugvorbereitung meiner bisherigen Pilotenlaufbahn mache ich mich nach einem guten Frühstück um 0700 auf den Weg ins Birrfeld. Dort treffe ich Wilfried und seine Lebensgefährtin Nadine, welche uns ebenfalls spontan begleitet. Vorflugkontrolle, Gepäck und Rangiergabel verstauen, Briefing, Flugplan aufgeben, Zoll aktivieren und ein letzter Kaffee. Dann sind wir soweit, nur das Wetter nicht. Als wir in die Robin klettern, fängt es an zu regnen und die Wolken sind noch ziemlich tief. Mir kommen erste Zweifel, ob wir überhaupt losfliegen sollen. Mit gewohnter Wilfried'scher Zuversicht legen wir uns jedoch schnell Optionen zu recht, falls ein Flug über den Schwarzwald aufgrund der Wolken nicht möglich wäre. Dann starten wir auf der Piste 26 und verlassen über den Sektor Nord die Platzrunde in Richtung Abenteuer.

Unsere erste Station ist der Flugplatz Bremgarten (EDTG). Dieses kurze erste Leg wählen wir bewusst, um die Zollformalitäten für eine Einreise in die EU möglichst früh zu erledigen. Im Gegensatz zu vielen französischen Flugplätzen geht die Zollanmeldung dort einfach über ein Online-Tool und erfordert nur eine «Prior Notice» (PN) von zwei Stunden. In der Luft sieht das Wetter dann gar nicht mehr so schlimm aus und das erste Leg entpuppt sich als ein wunderschöner Flug mit herrlichen Wolken-Silhouetten. Wilfried und Nadine bleiben auch bei tiefen Wolken über dem Schwarzwald gelassen, hier merkt man ihre Routine. Nach der Landung kurz die Formalitäten erledigt und somit ist die Einreise in die EU auch schon abgeschlossen.



Offshore-Windpark östlich von England

Nach der Aufgabe des nächsten Flugplans machen wir uns direkt weiter auf das zweite Leg nach Reims Prunay (LFQA), ebenfalls ein atemberaubender Flug unter tiefen Wolken über den Elsass vorbei an Colmar. Hier lerne ich dann gleich den ersten Unterschied zum Fliegen in Deutschland oder der Schweiz kennen: Man wird nicht von einem FIS-Sektor an den nächsten übergeben. Piloten müssen also selbst «on top of things» sein und wissen welchen Sektor sie als nächstes rufen. Wir sind mit FIS Bale, Strassbourg und Seine in Kontakt. Nach dem Einleitungsruf mit einem freundlichen «Bonjour» und einer POB-Angabe (Persons On Board) bekommt man dann meist einen Squawk zugewiesen. Die Erlaubnis für das Durchqueren von Sperrgebieten holen wir kurz mit einem «Request to cross restricted area ahead» ein. Grundsätzlich darf man die Mindesthöhe von 1.500 Fuss nicht unterschreiten. Warum sehen wir schnell, als unter uns zwei Mirage Jets bei einer militärischen Tiefflugübung auftauchen – was für ein Anblick! Nach einem TMA crossing in Ochey, welches wir über Lorraine Approach abwickeln, nehmen wir Kurs auf die Champagne und melden uns schliesslich in Reims.

**Hier gleich das nächste Learning: Auch wenn man auf Englisch funkt, wird teils auf französisch geantwortet (auch während der Betriebszeiten). Es schadet also nicht, vor einem Flug nach Frankreich noch einmal ein paar Französischkenntnisse aufzufrischen, um beispielsweise zu wissen, wie man dort einen Gegenanflug nennt.**

In Reims angekommen, machen wir kurz Pause und erkunden das Champagner-Angebot im C-Büro. Ohne viel Verzug geht es auf das dritte Leg in Richtung Le Touquet (LFAT). Dabei sind wir mit FIS Beauvais und Lille in Kontakt. Wir überfliegen die Kontrollzone von Albert Bray und nehmen Kurs auf Le Touquet. Nach der schnellsten ATIS-Ansage, die ich in meinem ganzen Leben gehört habe, planen wir einen Einflug in die Kontrollzone über die Echo-Route. Wir bekommen dann aber die Clearance für einen Straight-In Approach auf die Piste 31. Nach der Landung füllen wir die Tanks der Robin wieder auf und gönnen uns eine längere Pause auf einer Bank in der Sonne. Dabei bereiten wir uns mental für das vierte, letzte und spannendste Leg vor.



Geschafft: Angekommen in Cambridge

Frisch gestärkt legen wir am Flugzeug die Schwimmwesten an (eine Premiere für mich) und steigen voller Vorfriede in den Flieger um uns in Richtung Cambridge (EGSC) aufzumachen. Der Abflug in Richtung Ärmelkanal bietet bereits einen wunderschönen Anblick. Die Aufregung steigt, wir verlassen die Kontrollzone über November und drehen tatsächlich in Richtung Kanal mit Kurs Dover. Wir melden uns bei Lille Info ab und rasten London Information. Die Verständigung auf dieser Frequenz gestaltet sich allerdings als schwierig, denn sie ist stark belegt und die Ansagen kommen extrem schnell mit einem heftigen britischen Akzent. Somit entscheiden wir uns, stattdessen den Low Altitude Radar Service (LARS) Southend zu kontaktieren um einen Traffic Service zu «requesten» – schon viel besser: Klare und deutliche Ansagen in verständlichem Englisch. Kleine Randnotiz: Wenn die Lotsen sagen «Squawk conspicuity», dann heisst das für uns «Squawk VFR». Dann kommt der Moment, auf den ich die ganze Zeit gewartet habe: Die weissen Klippen von Dover werden langsam sichtbar. Ich kann nicht widerstehen und spiele mir über Bluetooth den berühmten Song von Vera Lynn «The White Cliffs of Dover» in mein Headset.

**Das ist definitiv einer der schönsten Momente meines bisherigen Fliegerlebens, einer, den ich sicher nicht vergessen werde.**

Nach ein paar Fotos von den Klippen drehen wir in Richtung Dover VOR und ich sage den Satz am Funk, den ich schon die ganze Zeit sagen wollte: «HB-KOE, coasting-in Dover VOR». Ich bekomme für den Rest des Fluges das Grinsen nicht mehr aus dem Gesicht. Wir fliegen weiter zum VOR Clacton, wo wir nach links abbiegen um Kurs auf Cambridge zu nehmen. Wir erledigen die letzten Checks, hören ATIS ab, melden uns bei Cambridge Approach für den Einflug in die ATZ (Aerodrome Traffic Zone) und erhalten schliesslich von Cambridge Tower die Landegenehmigung für die Piste 23. Wir rollen über den Taxiway November in Richtung «GA Parking Area» ab, stellen den Motor aus und steigen nach einem tiefen und zufriedenen Seufzer aus dem Flugzeug. Wir reissen die Hände in die Luft, denn wir haben es geschafft! Nachdem wir um 09:45 LT das Birrfeld verlassen haben, stehen wir nun 16:58 LT am Ziel – dank Zeitverschiebung. Wir fragen einen Tankwagen an, um den Flieger gleich wieder vollzutanken, verzurren die Tragflächen, decken Haube, Pitotrohr und Static Ports ab, erledigen den letzten Papierkram und steigen in ein Uber, welches uns zum nächsten Pub bringt, in dem wir dann erst einmal gebührend anstossen.



Legendäre RAF Bar im Pub „The Eagle“

Nach dem Beziehen der Zimmer geht es dann noch einmal in den legendären Pub «The Eagle» im Herzen von Cambridge. Der Pub ist vor allem wegen der RAF Bar bekannt. Man erkennt an der Decke noch die Namen und Dienstnummern jener Piloten, welche während des zweiten Weltkriegs diese mit Kerzen in die Decke brannten. Vor Ort gönnen wir uns ein zünftiges englisches Abendbrot inkl. lokaler Bierspezialitäten. Nach einem kurzen Verdauungsspaziergang fallen wir schliesslich ins Bett – satt, müde und zufrieden.





Zeitreise: viele Gäste trugen zeitgenössische Kleidung oder RAF-Uniformen

### Die Airshow: Wo Geschichte lebendig wird

Am nächsten Morgen nehmen wir den kostenfreien Shuttle zum Flugplatz Duxford. Das Wetter ist herrlich und wir genießen die vorbeiziehenden englische Landschaften im morgendlichen Sonnenlicht. Am Flugplatz angekommen, fühlen wir sofort die besondere Atmosphäre. Selbst die Besucher tragen Kleidung aus den vergangenen Zeiten, was den Besuch in Duxford zu einer Art Zeitreise werden lässt. Dröhnende Kolbenmotoren, Live-Musik aus den 30ern und 40ern, rauchende RAF-Piloten, die neben ihren Spitfires nervös auf den nächsten Einsatz warten und glänzende Warbird-Silhouetten überall.

Über uns Flugshows inklusive simulierter und mit Pyrotechnik untermalter Angriffe von Messerschmitt-Jägern, welche von im Rauch aufsteigenden Spitfires unter tosendem Applaus vertrieben werden. In den Cockpits der seltenen Warbirds finden sich mitunter namhafte Piloten wie Charlie Brown oder der mehrfache Red Bull Air Race Weltmeister Paul Bonhomme. Den krönenden Abschluss bildet das Duxford Wing Display – ca. 20 Spitfires und Hurricanes steigen auf und fliegen in enger Formation über die Zuschauer, während die legendäre Rede von Winston Churchill über «The Few» aus den Lautsprechern schallt. Es ist unglaublich zu spüren, mit wie viel Stolz und Begeisterung die Besucher aller Altersgruppen diesen Moment unter Applaus zelebrieren.



Hurricane der polnischen Staffel 302 („City of Poznań“)

**Ich spüre die Gänsehaut auf meinen Armen. Die Show schliesst mit den Worten Churchills: «Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few».**



Low Pass in Duxford vorbei an den Warbirds

### Das Fazit:

#### Tanks leer, aber voller Rucksack

Auf dem Rückflug am darauffolgenden Montag lassen wir uns die Gelegenheit nicht nehmen und drehen eine Runde über Bassingbourn (dort war damals die berühmte «Memphis Belle» stationiert), gefolgt von einem Low Approach in Duxford. Dort teilen wir uns tatsächlich die Platzrunde mit einer Hurricane! Nach insgesamt 7 Legs, neun Stunden reiner Flugzeit und über tausend nautischen Meilen landen wir schliesslich kurz vor Sonnenuntergang wieder im Birrfeld, den Rucksack voll mit neuen Eindrücken.

Ich bin froh, dass wir an unserem Flugplatz durch die Motorfluggruppe Birrfeld solche Möglichkeiten haben, unsere fliegerischen Horizonte derart zu erweitern.

Auch möchte ich mich bei Wilfried bedanken, der sich viel Zeit genommen hat, mich bei dem Vorhaben zu unterstützen und zu coachen. Ich fühle mich nun sicher genug, im nächsten Jahr den Flug noch einmal anzutreten - auch ohne einen erfahrenen zweiten Piloten an meiner Seite. Auf der Rückfahrt vom Flugplatz spiele ich noch einmal das Lied von Vera Lynn und freue mich bereits auf das nächste Jahr. Die Robin für Duxford 2026 ist jedenfalls schon reserviert.

– Bericht von Martin Kuras



Anlassen der legendären Spitfire Mk.Ia (N3200), welche im Jahr 1940 für das 19. Geschwader in Duxford flog





## FLUGSCHULE BIRRFELD

# Neue Flottenstrategie

Schon seit Beginn des Jahres arbeitet eine Arbeitsgruppe, bestehend aus einem Fluglehrer, einem Maintenance Mechaniker, Vertretern des FSB-Verwaltungsrats, des Aeroclub Aargau und des Vorstands, an einer Strategie zur Entwicklung der Flugzeugflotte der FSB. Der Verwaltungsrat der Fliegerschule und der Vorstand des Aero-Clubs haben die Rahmenbedingungen und einige Voraussetzungen festgelegt. So soll es zum Beispiel zwingend sein, dass die neue Flotte in der tiefsten Lärmklasse liegt. Auch soll der Hersteller etabliert sein und somit auf keine Experimente mit Neuentwicklungen eingegangen werden. Dies hat zwar zur Folge, dass man allenfalls einen neuen Trend nicht von Beginn an mitmachen kann (zum Beispiel neue Fertigungsverfahren mit Carbon), soll aber andererseits sicherstellen, dass der Hersteller auch in zehn Jahren noch als Partner auf dem Markt ist. Denn die Flottenstrategie soll zur Entwicklung der gesamten FSB-Flotte in den nächsten Jahren dienen.

An der Aero in Friedrichshafen konnten im April 2025 bereits erste Kontakte mit Herstellern geknüpft werden und einige Flugzeuge zum ersten Mal von Nahem betrachtet werden. Der Fokus für Neubeschaffungen liegt momentan auf den Zweisitzern, auch da der Markt für moderne, neue viersitzige Flugzeuge im Moment sehr klein ist. Um aber auch die Flotte der vierplätzigigen Flugzeuge nicht ausser Acht zu lassen und den Weg bis hin zu neuen Flugzeugen zu beschreiben, werden drei Arbeitsflüsse verfolgt:

1. Die Flottenstrategie für Neubeschaffungen mit **Priorität auf Zweisitzer**
2. Die Konsolidierung der Flotte bei den **Viersitzern**
3. Der Ablöseplanung von der heutigen zu einer zukünftigen Flotte, inklusive **Aufwertung der jetzigen Flugzeuge**

### Flottenstrategie Neubeschaffung

Für den ersten Arbeitsfluss der Neubeschaffungen wurden in zwei Workshops die Bedürfnisse erfasst. Um alle Aspekte abzudecken, wurde dies nicht nur aus Sicht Flugschulung gemacht, sondern auch bezüglich der Flugzeugeigenschaften für den Charter, den Unterhalt, welcher sich auch auf die Kosten auswirkt und schlussendlich natürlich dem Anschaffungs- und Flugstundenpreis. Auch die FSB-Kunden haben wir befragt. Teilweise sind die Bedürfnisse konträr (so ist zum Beispiel für den Charter eine Motorvariante mit Turbo interessant, aus Maintenance Sicht ist dies aber ein Mehraufwand, welcher sich auch auf den Preis niederschlägt) und wurden deshalb mit verschiedenen Gewichtungen in die Bewertungsmatrix übernommen. Der erste Impuls, unsere bewährten Katanas durch neue zu ersetzen hat sich schnell in Luft aufgelöst, weil Diamond die Katana, obwohl auf der Homepage immer noch angeboten, gar nicht mehr herstellt. Sie produzieren nur noch die Eclipse mit Continental Motor in Kanada. Wiederholte Gespräche haben dann Diamond dazu bewogen, uns doch noch einmal eine Offerte zu erstellen für eine erneute Produktion von ein paar wenigen Katanas. Bereits vorneweg: In der detaillierten Beurteilung konnte die Katana dann leider nicht mithalten und hat es nicht auf die „short list“ von möglichen Flugzeugen geschafft. Einige Flugzeuge haben aber bereits unsere Grundanforderungen (z.B. bezüglich Lärmemissionen, der Spannweite, oder dem Anspruch, nur einen etablierten Hersteller zu berücksichtigen) nicht erfüllt. Alle anderen wurden in einer ausführlichen Matrix mit Dutzenden von Kriterien, abgeleitet aus den Bedürfnisworkshops, bewertet. Auch eine erste Schätzung zu den Betriebskosten konnte durchgeführt werden, um die Flugzeuge untereinander zu vergleichen.

Die drei besten Flugzeuge sind auf unserer „short list“ gelandet und werden nun im nächsten Schritt vertieft geprüft und Probe geflogen. Wieder wird ein kleines Team die drei Flugzeuge mit vordefinierten Kriterien

bewerten und diese vertiefte Bewertung in die Matrix einfließen lassen. Folgende drei Flugzeuge sind in der engeren Auswahl:

- **Aquila 211i**, welche neu mit dem Rotax 912iS Einspritzmotor, einem Garmin G3X Glascockpit und einem erhöhten MTOW von 800kg angeboten wird. Es bestünde die Möglichkeit die Flotte mit der Version A212 zu komplementieren, welche einen Rotax 914 Turbomotor verbaut hat.
- **Bristell B23 mit Rotax 912iS**. Auch hier bestünde die Möglichkeit die Flotte mit der Version B23 915iSc zu komplementieren, welche einen Rotax 915 Turbomotor verbaut hat.
- **Tecnam P-Mentor**. Ein vielversprechender Trainer, der allerdings in der Schweiz noch nicht so weit verbreitet ist.

Nebst dem Probeflug und der detaillierteren Bewertung werden für die drei Typen auch belastbare Offerten verhandelt, um eine bessere Vorstellung der Betriebskosten zu erhalten.

### Konsolidierung der Viersitzer

Die aktuelle Flotte von viersitzigen Flugzeugen innerhalb der FSB-Flotte ist sehr divers. Dies hat den Vorteil, viele verschiedene Flugzeugtypen zur Auswahl zu haben, hat aber gleichzeitig den Nachteil, dass von jedem Typ nur zwei Flugzeuge zur Verfügung stehen. Dies ist schlecht für die Verfügbarkeit und es muss auch für die meisten Typen eine eigene Familiarisation durchgeführt werden, da sie verschiedene Motoren und Treibstoffe verwenden. Ausserdem haben vor allem die kleineren Piper mit Dieselmotor eine schlechte Zuladung. Diese werden oft genutzt für die Grundsicherung, wenn die Katana aufgrund der Zuladung oder des Platzes im Cockpit den Anforderungen nicht genügt.

Wir sind überzeugt, dass wir mit den neuen Zweisitzern echte Zweisitzer mit genügend Zuladung erhalten werden, die es auch zwei kräftigen Erwachsenen erlaubt, zusammen zu fliegen. Dadurch wird der Bedarf für die „schwachen“ Viersitzer kleiner werden. Unser Ziel ist es, möglichst nur noch einen Typ Viersitzer in der Flotte zu haben. Dies bringt bezüglich Verfügbarkeit und flexiblen Reservationen viele Vorteile. Da sich die Piper Archer gut bewährt haben, hat sich der Verwaltungsrat der FSB gemeinsam mit dem Vorstand entschieden, auf diesen Typ zu setzen, bis sich ein neues Ersatzflugzeug evaluieren lässt. Das heisst konkret, dass wir daran arbeiten, weitere Piper Archer zu beschaffen, dafür aber zum Beispiel die Piper Cadet und Warrior abzustellen.

### Übergang und Flottenaufwertung

Der Übergang zu einer Wunschflotte in der FSB wird mehrere Jahre in Anspruch nehmen und etappenweise geschehen. Das heisst, dass uns die meisten der heutigen Flugzeuge noch eine Weile erhalten bleiben. Aus diesem Grund werden diese je nach geplanter Ausflottung auch noch einmal aufgefrischt. Die traditionellen Kreiselinstrumente werden durch moderne Garmin Geräte ersetzt. Bei einigen Flugzeugen wird auch das Interieur, bzw. die Polsterung aufgefrischt. So sollen auch unsere älteren und verdienten Flugzeuge noch viel Freude bereiten und bereit sein für die nächsten Abenteuer und Ausflüge.

– Bericht von Fabian Hummel





## EINBLICKE IN DIE FLUGAUSBILDUNG

# Portrait eines Flugschülers

Mit unserer neuen Interviewreihe möchten wir den Blick hinter die Kulissen der Flugausbildung im Birrfeld öffnen. Dabei erzählen Flugschüler\*innen wie sie den Weg ins Cockpit erleben – von den ersten Flugstunden über Theorie und Prüfungen bis zu den persönlichen Höhepunkten ihrer Ausbildung. Ziel dieser Beiträge ist es, aufzuzeigen, wie vielseitig und faszinierend der Weg zum Flugschein ist und gleichzeitig die Begeisterung für die Aviatik weiterzugeben.



Joel Schüpach mit seiner Fluglehrerin Svenja Godbersen

### Was hat dich dazu bewegt, die Ausbildung zum Privatpiloten zu starten? Gab es einen bestimmten Moment oder eine Person, die dein Interesse am Fliegen geweckt hat?

Die Faszination fürs Fliegen begleitet mich, seit ich ein kleines Kind bin. Schon in sehr jungen Jahren wusste ich, dass ich einmal Pilot werden möchte. Dieser Wunsch hat mich bis heute nicht losgelassen – und ist letztlich der Grund, warum ich mit der PPL-Ausbildung begonnen habe. Ob es einen bestimmten Moment gab, der mein Interesse geweckt hat, weiss ich nicht mehr genau. Es gab jedoch sicher die eine oder andere Person, die diese Begeisterung bestärkte. Eine Freundin meiner Mutter, die damals Privatpilotin war und ebenfalls sehr vom Fliegen begeistert, nahm mich einige Male mit. Für mich war damals schon klar: Das möchte ich eines Tages auch machen.

### Warum hast du dich für das Birrfeld als Ausbildungsort entschieden? Was zeichnet den Flugplatz und die Flugschule deiner Meinung nach besonders aus?

Neben der für mich persönlich idealen Lage des Flugplatzes hat mich vor allem die Vielfalt der Schulflugzeugflotte überzeugt – bestehend aus Piper, Robin, Cessna und insbesondere acht sehr effizienten Diamond Katana. Aus meiner Sicht zeichnet sich die Flugschule besonders durch den professionellen Ablauf der Ausbildung aus. In der praktischen Schulung wird grosser Wert auf das Fliegen nach Checklisten und Verfahren gelegt, was eine hervorragende Grundlage für uns Flugschülerinnen und Flugschüler schafft und die Flugsicherheit erheblich erhöht.

### Wie erlebst du die Ausbildung bisher? Was macht dir am meisten Freude – und gibt es Herausforderungen, die du vielleicht unterschätzt hast?

Die Ausbildung war bisher eine sehr interessante und lehrreiche Zeit mit vielen unvergesslichen Momenten. Am meisten Freude bereitet es mir derzeit, einen zuvor sorgfältig geplanten Flug in die Tat umzusetzen.

### Welcher Moment während deiner Ausbildung ist dir bisher am meisten in Erinnerung geblieben? Gibt es ein Erlebnis, das dein Gefühl fürs Fliegen besonders geprägt hat?

Ein ganz besonderer Moment war natürlich mein erster Soloflug. Anfangs war ich etwas aufgeregt, doch sobald ich das erste Mal alleine in der Luft war, verflog die Nervosität schnell. Ich merkte, dass sich das Flugzeug viel angenehmer und mit sanfteren Bewegungen steuern liess. Dieser Moment wird mir mit Sicherheit für immer in Erinnerung bleiben.

– Bericht von Michèle Scheurer



## INFOABEND & SCHNUPPERFLUG

Neugierig geworden? Dann melde dich jetzt an für einen unserer Infoabende oder direkt zum Schnupperflug!



Joel mit Fluglehrerin Svenja nach dem ersten Soloflug.

## NACHWUCHSFÖRDERUNG

### Du willst Fliegen lernen – wir unterstützen dich!

Der Aero-Club Aargau unterstützt junge Pilot\*innen aktiv auf ihrem Weg zur Fluglizenz. Mit einem Beitrag von **bis zu 1'000 Franken** pro Person leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Motor- und Segelflugs im Aargau. Wer unter 26 Jahre alt ist, kann beim Vorstand des Aero-Club Aargau einen Förderantrag stellen. Dieser muss einen Lebenslauf sowie ein Motivationsschreiben enthalten, in dem die persönlichen Beweggründe und aviatischen Ziele beschrieben werden. Über die Anträge wird an den Vorstandssitzungen und nach folgenden Kriterien entschieden:

- Fliegerische Ambitionen
- Verbundenheit zum Flugplatz Birrfeld
- Verfügbares Budget des Aero-Club Aargau im jeweiligen Jahr

Wir freuen uns, mit dieser Unterstützung einen aktiven Beitrag zur Nachwuchsförderung in der Aviatik zu leisten und junge Pilot\*innen auf ihrem Weg ins Cockpit zu begleiten.





# WIR DÜRFEN GRATULIEREN

## Brevetierte Pilot\*innen 2025

Folgende Pilot\*innen haben in der laufenden Flugsaison 2025 ihre PPL(A)-Motorflugausbildung und Segelflugausbildung/TMG-Erweiterung bei der FSB und AFG Zürich erfolgreich abgeschlossen. Wir gratulieren allen brevetierten Pilot\*innen ganz herzlich und wünschen ihnen gute Aufwinde, „happy landings“ und viele schöne und kameradschaftliche Stunden im Birrfeld.

### MOTORFLUG

Carole Lauber	Fluglehrer Chris Decking	am 25. Januar 2025 auf Diamond Katana
Cédric Beyeler	Fluglehrer Wilfried Haferland	am 22. Februar 2025 auf Diamond Katana
Joachim Ferreau	Fluglehrer Hanspeter Stahel	am 8. April 2025 auf Diamond Katana
Peter Klimek	Fluglehrer Wilfried Haferland	am 14. Mai 2025 auf Diamond Katana
Pascal Wenker	Fluglehrer Markus Baumberger	am 26. Mai 2025 auf Diamond Katana
Dennis Lucas	Fluglehrer Wilfried Haferland	am 12. Juni 2025 auf Diamond Katana
Christoph Burkhardt	Fluglehrer Ruedi Huber	am 12. Juni 2025 auf DA40 (CB-IR-Ausbildung)
Elias Stäheli	Fluglehrer Lukas Schaufelberger	am 22. Juni 2025 auf Diamond Katana
Mischa Zehnder	Fluglehrer Silvio Koller	am 27. Juni 2025 auf Diamond Katana
Dian Wendel	Fluglehrer Christian Meier	am 10. Juli 2025 auf Diamond Katana
Philip Heinemann	Fluglehrer Chris Decking	am 10. Juli 2025 auf Diamond Katana
Simon Stähler	Fluglehrer Martin Stössel	am 16. Juli 2025 auf Diamond Katana
Thomas Benz	Fluglehrer Martin Stössel	am 20. Juli 2025 auf Diamond Katana
Jonas Alpstätig	Fluglehrer Chris Decking	am 7. August 2025 auf Diamond Katana
Patrick Pfister	Fluglehrer O. Zumstein/M. Locher	am 3. Oktober 2025 auf Diamond Katana

### SEGELFLUG

Laurin Guggenbühl	AFG Zürich	am 11. Mai 2025, SPL
Victor Stolbovoy	AFG Zürich	am 01. Juni 2025, SPL
Anna Poroshenkova	AFG Zürich	am 01. Juni 2025, SPL
Dario Schwendener	AFG Zürich	am 27. Juli 2025, SPL
Gillian Iten	AFG Zürich	am 27. Juli 2025, SPL
Kay Bucher	Fluglehrer Guido Schmid	am 18. September 2025, TMG-Erweiterung
Markus Dammann	Fluglehrer Oliver Riccius	am 28. September 2025, SPL
Philippe Tschopp	Fluglehrer Oliver Riccius	am 19. Oktober 2025, SPL

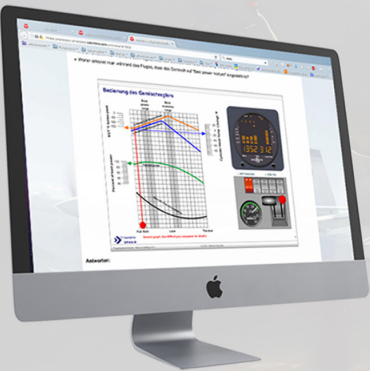
### DIE WINTERKURSE MACHEN PAUSE

Damit die Kurse im darauffolgenden Winter stattfinden können, vielleicht sogar in neuer Form, braucht es Interessenten, die die Aufgabe der Organisation und Durchführung übernehmen. Meldet euch beim AIS, falls ihr Ideen, Lust und Zeit habt. – Wilfried Haferland



### 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 • Locarno • Lommis • Sitterdorf • Speck-Fehraltorf • Wangen-Lachen • Zürich-Kloten



## WEITERBILDUNG &amp; KURSE

## Navigation mit Teamspirit



**CHF 300.-**  
plus Flugzeugmiete

## TOUR DE SUISSE

**Der Tagestrip mit den anspruchsvollen Flugplätzen**

- 1-tägiger Flugkurs mit kurzfristiger Festlegung der Routings
- Anfliegen anspruchsvoller Flugplätze in der ganzen Schweiz
- Betreuung durch 2 FSB Fluglehrer während Planung und Flug
- Als EASA Trainingsflug anrechenbar

**Kurs 1: Sa, 23. Mai 2026**

**Kurs 2: So, 06. September 2026**



**CHF 500.-**  
plus Flugzeugmiete  
(inkl. Theoriekurs)

## FLYAWAY NAVIGATIONSKURS

**Der Klassiker zur Einführung in die Auslandsfliegerei**

- 1-tägiger Flugkurs mit Routings im umgebenden Ausland
- Betreuung durch 2 Fluglehrer während Vorbereitung, Planung, Flug
- Vorangehender Theorieabend – Fliegen & Navigieren im Ausland
- Anrechenbar als FSB Auslandsweisung und EASA Trainingsflug

**Kurs 1: Sa, 05. September 2026**



**ab CHF 1700.-** exkl. MwSt  
plus Flugzeugmiete  
(inkl. Theoriekurs)

## 360 GRAD NAVIGATIONSKURS

**Königsklasse für Pilot\*innen mit Auslandserfahrung**

- 2-3 tägiger Flugkurs mit Routings in ganz Europa
- Kurzfristige Flugplanung und Infobeschaffung im Team
- Anspruchsvolle Routen in unbekanntem Gelände
- Betreuung durch 2 FSB Fluglehrer
- gilt als EASA Trainingsflug

**Kurs 1:**  
**Sa, 20. – So, 21. Juni 2026**

**Kurs 2:**  
**Fr, 28. – So, 30. August 2026**

Die Anmeldung erfolgt direkt via Website.







### TISCHRESERVATION

Reserviere deinen Tisch ganz einfach online auf der Website oder scanne den QR-Code.

## KULINARIK IM BIRRFELD Willkommen im Cockpit

Das Restaurant Cockpit auf dem Flugplatz Birrfeld ist weit mehr als nur eine Flugplatz-Gaststätte – es ist ein gemütliches Ausflugsziel für Familien, Spaziergänger und natürlich für alle Pilot\*innen und Aviatikbegeisterten.

Platz findet man hier: Im Restaurant und Sääli jeweils für bis zu 60 Gäste, dazu eine grosse bediente Sonnenterrasse mit über 100 Sitzplätzen sowie eine Selbstbedienungsterrasse mit rund 120 Plätzen am angrenzenden Kinderspielplatz – ideal für Familienausflüge.

Hier wird nicht nur regional und traditionell gegessen, sondern viel mehr genossen mit Blick auf die Piste.



### ÖFFNUNGSZEITEN

#### Montag – Samstag

08.30 – 22.30 Uhr

(Warme Küche von 11.30 – 21.30 Uhr)

#### Sonntag

08.30 – 21.30 Uhr

(Warme Küche von 11.30 – 20.30 Uhr)

Änderungen an Feiertagen sind auf der Website ersichtlich.



### GUTSCHEIN

Für einen Kaffee im Restaurant Cockpit.  
Einlösbar im Januar 2026

*Keine Barauszahlung möglich*





# RUNDFLUGANGEBOT

## Tägliche Flugenerlebnisse

### Die Schweiz aus der Vogelperspektive

Der Flugplatz Birrfeld ist der ideale Ausgangspunkt, um die Schweiz aus einer neuen Perspektive zu entdecken. Seen, Täler und Bergketten breiten sich wie ein farbenfroher Teppich aus – eine lebendige Geografiestunde, die im bequemen Sitz eines Rundflug-Flugzeugs genossen werden kann. Erfahrene und qualifizierte Pilot\*innen bringen Fluggäste auf verschiedenen Routen sicher vom Birrfeld in die schönsten Regionen des Landes.

### Tägliche Flugmöglichkeiten

Bei günstigen Wetterbedingungen finden Rundflüge am Wochenende regelmässig und unter der Woche nach telefonischer Absprache statt. Im Einsatz stehen komfortable Vierplätzer vom Typ Piper und Robin, die mit bester Sicht und einem unvergleichlichen Fluggefühl überzeugen.



### RUNDFLUG BUCHEN

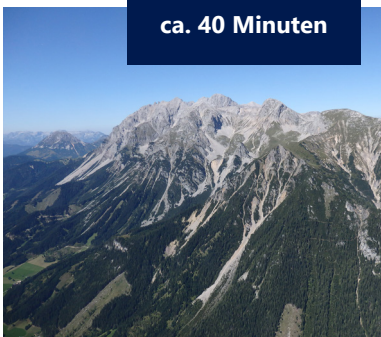
Unser umfangreiches Rundflugangebot kann direkt auf unserer Website angeschaut und gebucht werden. Wir empfehlen, den Flugtermin mindestens vier Tage im Voraus telefonisch zu reservieren.



ca. 20 Minuten

#### Kurzer Rundflug

Ideal zum Schnuppern oder als Geschenk.



ca. 40 Minuten

#### Mittlerer Rundflug

Für Entdecker\*innen, die mehr erleben möchten.



70-120 Minuten

#### Grosser Alpenrundflug

Das ultimative Erlebnis über Gipfel, Gletscher und Täler.



Wunschkdauer

#### Individueller Rundflug

Nach Absprache sind auch individuelle Rundflüge nach Sichtflugbedingungen möglich. Unser Sekretariat hilft gerne bei der Planung von Routen und Wunschzielen.





## ARBEITEN IM BIRRFELD

Der Flugplatz Birrfeld ist ein einzigartiger Ort zum Arbeiten. Hier treffen Aviatikbegeisterte, Technikprofis, Dienstleister\*innen und Pilot\*innen aufeinander – verbunden durch die gemeinsame Leidenschaft fürs Fliegen.

Ob in der Flugschule, in der Maintenance, im Büro oder in der Administration – im Birrfeld erwartet dich ein vielseitiges Arbeitsumfeld mit spannenden Aufgaben, engagierten Teams und einem Arbeitsplatz mitten im Geschehen.

Jede\*r Mitarbeitende trägt dazu bei, dass der Flugbetrieb täglich reibungslos funktioniert – am Boden wie in der Luft.

Auf unserer Website findest du alle offenen Stellenangebote und erfährst, welche spannenden Aufgaben aktuell im Birrfeld auf neue Kolleg\*innen warten.

Auch wenn aktuell keine passende Stelle ausgeschrieben ist, freuen wir uns über deine Initiativbewerbung.



Cordula an ihrem Arbeitsplatz im AIS

## VERDIENTER RUHESTAND

# Verabschiedung Cordula Soland

Am 1. Januar 2016 begann Cordula Soland ihre Tätigkeit bei uns im AIS in Birrfeld. Ursprünglich stammt sie aus dem Zürcher Oberland – doch dank ihres Ehemannes Hanspeter zog es sie in unsere Region, wo sie schnell ein fester Bestandteil der Gemeinschaft wurde.

Cordula war insgesamt 18 Jahre im Gemeinderat tätig, davon mehrere Jahre als Gemeindegammann. Trotz dieser verantwortungsvollen Aufgabe nahm sie sich ab 2016 die Zeit, bei uns in einem Teilzeitpensum mitzuwirken – ein schönes Zeichen ihrer Leidenschaft für die Aviatik. Seither war Cordula stets eine verlässliche, hilfsbereite und sehr geschätzte Stütze im Team. Mit ihrer ruhigen Art und ihrem Humor hat sie viele Situationen mit einem Lächeln entschärft. Ihre einstige Aussage «It happens to the best» wurde zu einem Leitspruch im AIS.

Auch wenn Cordula Ende November 2025 offiziell in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet wird, bleibt sie dem Flugplatz Birrfeld weiterhin treu. Gemeinsam mit ihrem Ehemann und ihrem eigenen Flugzeug wird sie auch in Zukunft von hier aus zu vielen schönen Ausflügen starten – sei es privat, mit Vereinen oder im Rahmen der AOPA.

Wir danken Cordula herzlich für ihren Einsatz und wünschen ihr für den neuen Lebensabschnitt Gesundheit, Freude und viele unvergessliche Flugstunden!

Aero-Club Aargau,  
Flugplatz und Fliegerschule Birrfeld





## PERSONELLE VERÄNDERUNGEN

# Neue Gesichter im Birrfeld

### Maintenance Manager

Nach intensiver Suche, auch mit externer Unterstützung, konnten wir die Leitung der Maintenance mit einem sehr erfahrenen Fachmann besetzen: József Strasszer wird ab dem 1. Dezember 2025 die Funktion des Maintenance Managers übernehmen. József ist 51 Jahre alt und stammt aus Ungarn. Er bringt über 30 Jahre Erfahrung in der Aviatik mit – von Segelflugzeugen über Airliner bis hin zu eVTOLs. Sein Werdegang umfasst Tätigkeiten in der General Aviation ebenso wie in der professionellen Verkehrsfliegerei. Nach einem kurzen Abstecher als Projektleiter in der Eisenbahn-Maintenance zieht es ihn nun zurück in die Luftfahrt. Wir freuen uns besonders, dass József das Assessment beim BAZL mit Bravour bestanden hat und damit auch offiziell für seine neue Rolle zugelassen ist – ein wichtiger formaler Schritt.

Wir heissen ihn herzlich willkommen und freuen uns auf die Zusammenarbeit! Da Simon Müller (ehemaliger Stv. Maintenance Manager) uns bereits im Oktober verlassen hat, entstand zwischenzeitlich eine Lücke in der Führung. Umso dankbarer sind wir, dass sich Roger Roth bereit erklärt hat, interimistisch die Leitung der Maintenance zu übernehmen – wie er das bereits Anfang Jahr mit grossem Engagement und Erfolg getan hat.



József Strasszer



Marianne Bürge

### Continuous Airworthiness Manager (CAM)

Auch auf der Seite der fortlaufenden Lufttüchtigkeit (CAM) gibt es Veränderungen. Mit dem Weggang von Simon Müller mussten wir die wichtige Position des Continuous Airworthiness Managers neu besetzen. Wir freuen uns sehr, dass wir Christian Gautschi, einen engagierten Mitarbeiter aus den eigenen Reihen, für diese Funktion gewinnen konnten. Nach erfolgreichem Abschluss seines BAZL-Assessments hat er die Rolle des CAM offiziell per 1. Oktober übernommen. Gleichzeitig wird er in der Übergangszeit Roger als Stv. Maintenance Manager unterstützen und diese Funktion auch nach dem Start von József weiterführen.

### Verstärkung im Buchhaltungsteam

Es freut uns, dass wir unser Buchhaltungsteam per 1. November verstärken konnten: Marianne Bürge ist 60-jährig, wohnt in Kirchdorf zwischen Ober- und Untersiggenthal, ist verheiratet und Mutter von drei erwachsenen Töchtern. Marianne bringt eine langjährige Berufserfahrung aus dem zahnmedizinischen Umfeld mit. Sie war zunächst als Zahnarztgehilfin, später als Dentalsekretärin tätig. Zuletzt arbeitete sie in einem Abrechnungsbüro für Ärzte, wo sie unter anderem für Faktura, Mahnwesen und Debitorenmanagement verantwortlich war und den Kundenkontakt pflegte. Wir freuen uns sehr auf die Zusammenarbeit mit Marianne und wünschen ihr schon heute viel Freude und Erfolg in ihrer neuen Aufgabe.

### Danke an Corsin

Ein herzliches Dankeschön gilt Corsin, der in der Übergangsphase zwischen Yasmins Austritt und Mariannes Stellenantritt das Buchhaltungsteam tatkräftig unterstützt hat. Er wird noch bis Ende November die laufenden Arbeiten abschliessen und übergeben. Anschliessend bleibt er uns erfreulicherweise weiterhin als Unterstützung im AIS im Stundenlohn nach Bedarf erhalten. Auch dafür sagen wir herzlichen Dank!

### Abschied von Simon Müller

Simon Müller begann am 1. September 2021 als Flugzeugmechaniker in unserer Maintenance und brachte wertvolle Erfahrung aus der Grossfliegerei mit. Bis Juni 2022 erweiterte er seine Lizenz zum B1.2-Mechaniker. Nach dem Sammeln weiterer Praxiserfahrung absolvierte er erfolgreich das Training und die Prüfung zum Airworthiness Review Staff und führte seither Lufttüchtigkeitsprüfungen an Kleinflugzeugen durch. Im Juli 2023 übernahm Simon die Leitung der CAMO. Seit Anfang März 2025 führte er aufgrund eines personellen Ausfalls zudem interimistisch die Aufgabe des Maintenance Managers aus. Ein attraktives Angebot aus der Grossfliegerei – und der Wunsch, wieder mit grösseren und komplexeren Maschinen zu arbeiten – bewogen Simon dazu, das Birrfeld zu verlassen und in sein angestammtes Tätigkeitsfeld zurückzukehren. Bis Ende September unterstützte er uns jedoch weiterhin tatkräftig in der CAMO sowie als stellvertretender Werkstattleiter.

Wir danken Simon herzlich für seine wertvolle Mitarbeit und seinen ausserordentlichen Einsatz, insbesondere in den vergangenen sechs Monaten während seiner interimistischen Leitung der Maintenance. Für seine private wie berufliche Zukunft wünschen wir ihm alles Gute.

### Abschied von Yasmin Rimann

Yasmin Rimann hat am 1. Februar 2024 ihre Tätigkeit als Sachbearbeiterin Buchhaltung AeCA / FSB AG aufgenommen und im Herbst desselben Jahres zusätzlich die administrativen Aufgaben im Bereich Hangarmiete von Juri Degen übernommen. Im Mai hat uns Yasmin mitgeteilt, dass sie sich entschieden hat, das Birrfeld per 31. Juli 2025 zu verlassen. Mit Yasmin verlieren wir ein ansteckend gutgelautes und engagiertes Teammitglied, das sich mit grosser Sorgfalt und Freundlichkeit ihren Aufgaben gewidmet hat. Wir danken ihr herzlich für die geleistete Arbeit und wünschen ihr privat wie beruflich alles Gute und viel Erfolg auf ihrem weiteren Weg.

### Abschied von Gilberto Brizzi

Leider müssen wir uns auch von einem langjährigen Kollegen verabschieden: Gilberto Brizzi, seit 2009 Mechaniker in unserer Maintenance, wird uns per Ende Jahr verlassen. In seinen 16 Jahren bei uns hat Gilberto unzählige Instandhaltungsarbeiten an FSB-Flugzeugen sowie an Maschinen externer Kunden durchgeführt und damit wesentlich zur hohen Qualität und Zuverlässigkeit unserer Maintenance beigetragen. Wir danken ihm herzlich für sein langjähriges Engagement, seine fachliche Kompetenz und seine Kollegialität – und wünschen ihm privat wie beruflich alles Gute für die Zukunft.

Alles Gute auf dem weiteren Weg.

Herzlich Willkommen im Team!

moser optik  
BRILLEN UND CONTACTLINSEN

Moser Optik AG Neumarktplatz 7 5200 Brugg  
Telefon 056 441 01 50 www.moser-optik.ch



Dein Partner für gutes Sehen.  
Wir finden die perfekte Lösung für dich.

Stylische Korrekturbrillen, Kontaktlinsen aller Art, Sonnenbrillen, Sportbrillen, Kinderbrillen und Schiessbrillen.

Komm vorbei und lass dich persönlich von uns beraten.



## LETZTER FLUG

## Max Salm - Ehrenmitglied AeCA

**Am 9. Oktober 2025 ist unser verdientes Ehrenmitglied Max Salm, im Alter von 103 Jahren nach einem langen, reich erfüllten Leben im Kreis seiner Familie friedlich eingeschlafen.**

Max Salm liebte das Fliegen seit seiner Kindheit. Bereits im Jahre 1945 trat er der damaligen Sektion Aargau des Aero-Clubs der Schweiz als Mitglied bei. Er lernte im Birrfeld auf einem Zögling zu einer Zeit fliegen, als das Trinkwasser für den Flugplatz noch beim benachbarten Bauernhof geholt werden musste und lediglich drei Segelflugzeuge des Typs «Zögling» zur Verfügung standen, die mit zwei Autowinden gestartet wurden. Max Salm war zeitlebens fasziniert vom Fliegen. So ist es nicht verwunderlich, dass er sich als Segel- und Motorflieger stets weiterbildete bis hin zum Berufspiloten mit Instrumentenflugberechtigung. Er war unterwegs in ganz Europa und im Birrfeld viele Jahre aktiver Schlepp- und Rundflugpilot.

Max Salm gehörte zu den ganz grossen Förderern unseres Flugplatzes. Jahrzehntlang prägte er die Geschicke von Aero-Club Aargau und Fliegerschule Birrfeld massgebend mit und setzte sich erfolgreich für die Weiterentwicklung von Flugplatz und Fliegerschule Birrfeld ein. 1956 wurde ihm die Leitung des technischen Betriebes übertragen. Als die Generalversammlung im Jahr 1972 beschloss der Fliegerschule Birrfeld die Rechtsform einer Aktiengesellschaft zu geben, übernahm Max Salm die Verantwortung als 1. Präsident. Seine Amtsdauer als Chef der damaligen Betriebsleitung und als VR-Präsident dauerte insgesamt 25 Jahre. Sein Wirken war geprägt von grosser Menschlichkeit, Besonnenheit, Umsicht, hervorragenden Führungseigenschaften, grosser Weitsicht und einem scharfen Blick für das Wesentliche. An Sitzungen hörte er lange und aufmerksam zu, meldete sich dann zu Wort und überzeugte die Anwesenden mit seinen stets fundierten Voten.

Auf nationaler Ebene engagierte sich Max Salm viele Jahre erfolgreich in der Flugsicherungskommission des Aero-Clubs der Schweiz. Mit seinem Wissen, seiner Beharrlichkeit und seinem Verhandlungsgeschick setzte er sich mit grossem Erfolg für die Erhaltung des Luftraums für die Leichtaviatik und den Flugsport ein – oft auch gegen «hohe Vertreter» des Militärs, der SWISSAIR und der damaligen Radio Schweiz AG. Für seine grossen Verdienste wurde ihm die Ehrenmitgliedschaft des Aero-Clubs der Schweiz verliehen.

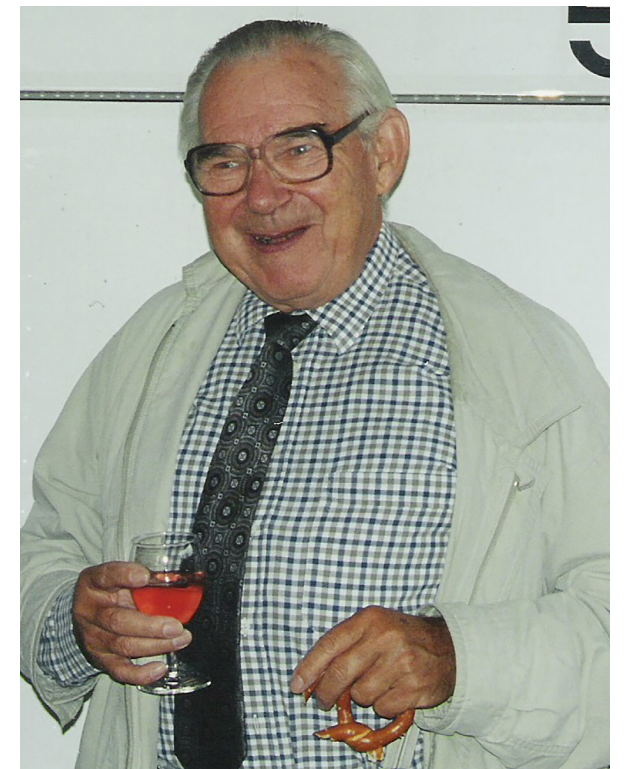
**Das Birrfeld, der Aero-Club der Schweiz, die Leichtaviatik und der Flugsport haben Max Salm sehr viel zu verdanken.**

Am 15. August 2020 durfte er im Birrfeld mit seinem Enkel, dem Militärpiloten Rafael Abbiati, nochmals in die Luft, das Fliegen erleben und «seinen» Flugplatz von oben sehen. Zu seinem letzten Flug hob er am 9. Oktober 2025 ab.

Max, wir danken Dir für Alles, werden Dich nicht vergessen und Dir stets ein ehrendes Andenken bewahren. Der Familie Salm und allen Angehörigen sprechen wir unser aufrichtiges Beileid aus.

Aero-Club Aargau,  
Flugplatz und Fliegerschule Birrfeld

– Bericht von Heinz Wyss



Max Salm



Besichtigungstour auf dem Flugplatz - v.l.n.r. Max Salm, Fred Isler, Bundesrat Rudolf Gnägi, Ehrenpräsident Werner Neuhaus



Max Salm bei der Ölkontrolle der Mooney vor einem Auslandsflug



Max Salm im Jahr 2022, einen Tag vor seinem 100. Geburtstag



Max Salm mit seiner Frau vor der Cherokee Six



Die Hände in den Taschen, aber voller Tatendrang beim Briefing.



## AECA EVENT Flugplatz Putzete Herbst 2026

Am 18. Oktober hat die zweite Flugplatzputzete in diesem Jahr stattgefunden. Nebst den üblichen Arbeiten, wie der Pflege des Sandkastens und des Spielplatzes, oder der Reinigung der Hangars und Vorfelder, wurde diesen Herbst auf der gesamten Piste die Grasnarbe zurückgestutzt. Auch wurden die Sitzbänke des Grillplatzes geschliffen und neu lackiert. Um die Arbeiten sicher durchzuführen, vor allem auf dem Vorfeld und natürlich der Piste, wurde der Flugplatz für den normalen Verkehr per NOTAM (Notice to Airmen) vormittags gesperrt.

Die Flugplatzputzete ist mehr als nur reines „Facility Management“. Nachdem vormittags die anstehenden Arbeiten in verschiedenen Gruppen erledigt werden, wartet immer schon eine frisch gebratene Wurst auf die Helfer\*innen. Auch schon während der Arbeiten, aber spätestens dann am Grill, bleibt auch Zeit, um sich auszutauschen und mal wieder ein bisschen zu plaudern. Und solange man auf das Bier zur Wurst verzichtet, liegt am Nachmittag auch noch ein Flug drin.

– Bericht von Fabian Hummel

## AVIATISCHE POESIE Gedanken zum Jahreswechsel

Viele Zitate und philosophische Gedanken von Schriftstellern, Pilot\*innen, Aviatikbegeisterten und Passagieren bringen immer wieder zum Ausdruck, was Fliegen für viele Menschen bedeutet. Nicht für diejenigen, welche sich in modernen Linienflugzeugen transportieren lassen, keinen Augenblick aus dem Fenster schauen und sich stattdessen mit Laptop und Handy die Zeit vertreiben. Aber für Menschen, denen das Fliegen Leben bedeutet, Emotionen weckt und Freude bereitet. Menschen denen der Blick auf unsere Landschaft das Herz öffnet weil sie die Schönheit, die unsere Welt zu bieten hat, «von oben» geniessen und sie ihre Sorgen und Ängste auf der Erde zurücklassen. Diese Menschen spüren auch die spezielle Stimmung auf einem Flugplatz wie Birrfeld wo wir Fliegen erleben dürfen, wo Begeisterung und Leidenschaft zusammenkommen und ermöglicht haben, dass wir heute einen der schönsten Flugplätze unser Eigen nennen dürfen. In den 30er-Jahren des letzten Jahrhunderts vereinigten sich Flugbegeisterte aus allen Bevölkerungsschichten zu lokalen Segelfluggruppen. Die aargauischen Pilot\*innen hatten vorerst auf Feldern und Hügeln ihre Segelflugzeuge per Gummiseil zu kurzen Geradeausflügen in die Luft katapultiert. Seit dem 19. Oktober 1937 starten die Aargauer Motor- und Segelflieger ab ihrem eigenen Grund und Boden. Unzählige Flugschüler\*innen, Pilot\*innen und begeisterte Passagiere sind in den letzten 88 Jahren im Birrfeld gestartet, um ihre Träume vom Fliegen wahrzumachen, die Welt von oben zu sehen und ihre Berufsträume zu erfüllen.

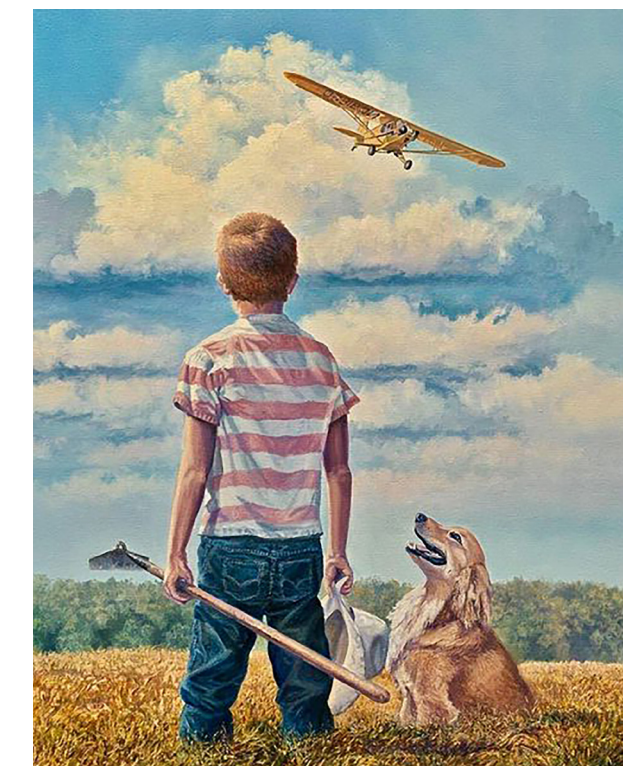
Nach bescheidenen Anfängen hat sich der Flugplatz Birrfeld stetig weiterentwickelt und präsentiert sich heute als stolzer Regionalflugplatz. Diese erfreuliche Entwicklung war nur möglich, weil der Verein stets mit Leidenschaft, Weitblick und Mut geführt wurde, Kameradschaft gross geschrieben wurde, viele ehrenamtliche Tätigkeiten geleistet wurden und namhafte Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Zivil- und Militärluftfahrt dem damals kleinen Flugfeld im Eigenamt zu einem

wahren Höhenflug verholfen haben. Unser verdientes Ehrenmitglied Max Salm, der im Oktober zu seinem letzten Flug abgehoben hat, gehörte zu diesen Pionieren. Die einzigartige Geschichte des Flugplatzes Birrfeld darf nie in Vergessenheit geraten, auch wenn sich vieles verändert hat und als selbstverständlich erscheint und die Konsum- und Erwartungshaltung an die Betreiber stetig wächst. Richten wir den Blick zum Jahreswechsel deshalb zuversichtlich nach vorne. «Wir finden unser Glück nur, wenn wir dem folgen, was wir lieben». Erleben wir Fliegen im Birrfeld also auch im neuen Jahr und freuen uns auf viele schöne Flüge.

**Wenn du das Fliegen einmal erlebt hast, wirst du für immer auf Erden wandeln, mit deinen Augen himmelwärts gerichtet. Denn dort bist du gewesen und dort wird es dich immer wieder hinziehen.**

– Leonardo da Vinci

– Bericht von Heinz Wyss





## IM NEUEN GEWAND

## Flugpost „New Generation“

Neue Versionen von Flugzeugen werden gerne NG genannt. Dies steht für New Generation. Das Projekt „Neue Flugpost“ wurde zwar nicht unter diesem Titel entwickelt, trotzdem passt er gut.

Es ist Heinz Wyss zu verdanken, dass der Aero-Club seit 1993 mit der Flugpost eine eigene Vereinszeitschrift hat, welche regelmässig über die Vorgänge im Birrfeld berichtet. Aber nicht nur die Vereinsmitglieder erhalten die Flugpost – sie wird auch Partnern, Behörden und verschiedenen Interessensgruppen zugestellt. Die Flugpost stellt die regelmässige, externe Kommunikation des Aero-Clubs Aargau, der Fliegerschule Birrfeld, der ansässigen Fluggruppen und des Flugplatzes Birrfeld sicher.

Unsere neu erarbeitete Kommunikations-Strategie sieht vor, dass wir gezielter die verschiedenen Anspruchsgruppen ansprechen. Nebst den Vereinsmitgliedern sind dies auch externe Pilot\*innen, Flugschüler\*innen, Besucher\*innen im Birrfeld und im Restaurant und Geschäftsleute, welche in oder mit einem der Birrfelder KMUs arbeiten, oder sich auch im Birrfeld, an einem sehr zentralen und gut zugänglichen Ort zu einem Meeting treffen.

Auch in der neuen Flugpost ist diese Struktur erkennbar. Gleichzeitig wollen wir die Flugpost als hochwertiges Magazin unter dem neuen Branding „Birrfeld – Fliegen erleben“ weiterhin produzieren. Dies ist in der Zeit von digitalen Medien nicht selbstverständlich, wir sind aber überzeugt, dass viele Vereinsmitglieder und Fans des Birrfelds es schätzen, ein gedrucktes Magazin in den Händen halten zu können.

Ausserdem ist es unser Ziel, durch ein ansprechendes Magazin mit attraktiven Beiträgen und einer frischen Gestaltung die Reichweite zu erhöhen und auch für Werbepartner noch attraktiver zu werden. Da trotzdem die aktu-

ellen und zeitnahen Mitteilungen über Newsletter und die sozialen Medien verbreitet werden, wird die Flugpost neu nur noch **zwei Mal im Jahr** erscheinen.

Einmal im April, als Einstimmung auf die neue Flugsaison, und einmal im Oktober, quasi als Rückblick und Saisonabschluss. Alle die in den Monaten dazwischen weiterhin Neuigkeiten aus dem Birrfeld erhalten wollen, sind eingeladen den Kanälen auf den sozialen Medien zu folgen. Und wie bereits erwähnt, werden auch weiterhin Newsletter zu verschiedenen aktuellen Themen versandt.

**Viel Spass also mit der „New Generation“ der Flugpost.**

– Bericht von Fabian Hummel



## FOLGE UNS &amp; BLEIB INFORMIERT

Instagram



Facebook



LinkedIn





TEIL DER  
GLOBAL GRUPPE

**Usere Partner**



**Ihr Aviatik-Spezialist**

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

AFS all-financial-solutions gmbh, Flugplatz Birrfeld 8, 5242 Lupfig, Tel. 056 210 94 74, afs@a-f-s.ch, www.a-f-s.ch





# KALENDER 2026

## Termine & Events

Im neuen Jahr stehen erneut viele spannende sowie auch bekannte Termine und Events im Birrfeld an. Ob traditionelle Highlights wie der Samichlaus oder Neumitgliederapéro, gemütliche Vereinsanlässe oder besondere Aktionen rund ums Fliegen – es erwartet uns ein abwechslungsreiches Jahr voller Erlebnisse. Freu dich auf viele Gelegenheiten, die Faszination Aviatik hautnah zu erleben, bekannte Gesichter wiederzutreffen und neue Momente am Flugplatz zu genießen.

SO, 18. JANUAR 2026 – 10 UHR	Neujahrsmorgens
FR, 27. MÄRZ 2026 – 18 UHR	Sounding Board 1
SA, 18. APRIL 2026 – 09 UHR	Flugplatzputzete Frühjahr
FR, 08. MAI 2026 – 17:30 UHR	GV AeCA 2026 (Einlass ab 17:30, Start 18:30)
SO, 17. MAI 2026 – 10 BIS 16 UHR	Meet the Planes 2026
SA, 12. SEPTEMBER 2026	Flugplatzfest Birrfeld
FR, 25. SEPTEMBER 2026 – 18 UHR	Sounding Board 2
SA, 24. OKTOBER 2026 – 09 UHR	Flugplatzputzete Herbst
FR, 06. NOVEMBER 2026 – 18 UHR	Neumitgliederapéro
SO, 06. DEZEMBER 2026 – 16 UHR	Samichlaus





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

Das Geschenkabo für Flugbegeisterte.

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

# Cockpit

Das Schweizer Luft- und Raumfahrt-Magazin



## BIRRFELD KOLLEKTION

# Lieblingsstücke für Fans

Ob im Cockpit, auf dem Flugplatz oder im Alltag – die **Birrfeld-Kollektion** bringt ein Stück Aviatik überall hin mit. Die Auswahl reicht von praktischen Accessoires bis zu stilvollen Begleitern wie Truckercaps, Taschen, Stiften, Wasserflaschen, Schlüsselanhängern und weiteren beliebten Artikeln.

Alle Produkte sind im typischen Birrfeld-Look gestaltet und vereinen Funktionalität mit der Leidenschaft fürs Fliegen. Wer gerne Zeit im Birrfeld verbringt oder ein passendes Geschenk für Aviatikfans sucht, wird im neuen Sortiment garantiert fündig.

Die Kollektion wird laufend erweitert, sodass immer wieder neue Lieblingsstücke dazu kommen. Ein Blick in den Online-Shop lohnt sich also jederzeit.



JETZT IM ONLINESHOP BESTELLEN  
ODER DIREKT IM C-BÜRO KAUFEN.







Die Birrfelder Flugpost ist das offizielle Publikationsorgan für Mitglieder des Aero-Clubs Aargau und für Gönner\*innen vom Birrfeld. Der Abonnementbeitrag ist im Mitgliederbeitrag enthalten.

**Herausgeber**

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

**Erscheinungsweise:**

2 x jährlich im Frühjahr und Herbst

**Redaktion & Design**

Michèle Scheurer  
Sunya Bucher  
marketing@birrfeld.ch  
Tel. 056 464 20 68

**Auflage**

1500 Exemplare

**Druckproduktion**

merkur medien ag  
Gaswerkstrasse 56  
4900 Langenthal

**gestaltet.  
optimiert.  
illustriert.**



**merkur**  
merkurmedien.ch



# PEUGEOT DER NEUE 208

in den Helvetia Tauschwochen  
Dezember & Januar 2026



mit Helvetia  
Tauschwochenrabatt  
von bis zu Fr. 2'500.00

Benziner MT\* mit 100 PS ab Fr. 17'990.00 my-first-Lion Series  
Benziner MT\* mit 100 PS ab Fr. 19'990.00 Modell 208 Helvetia  
Elektrisch mit 136 PS ab Fr. 24'990.00 Modell 208 Helvetia



**Auto Gysi**  
Hausen

**Gysi Automobile AG**  
Hauptstrasse 9, 5212 Hausen  
T 056 460 27 27, www.autogysi.ch

Abgebildetes Modell: PEUGEOT 208 Spirit II Helvetia mit optionalem Glascockpit ab Fr. 25'950.00  
Energieeffizienz: 100PS - D / 136PS - B, / \*Ausstellungsmodelle / Helvetia Tauschwochenaktion solange Vorrat



