Birrfelder Flugpost

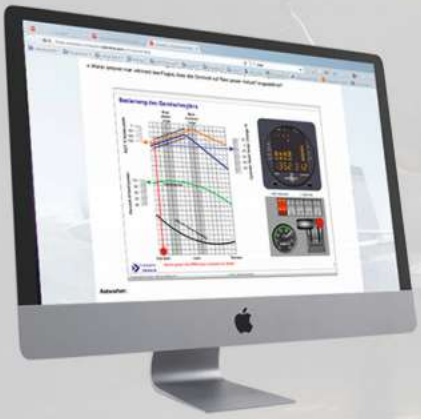
Nr. 2 – Juni 2024

Aero-Club Aargau

FLUGPLATZ BIRRFELD

Theoriekurs Privatpilot PPL(A) im Fernunterricht

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



SWISS PSA
PILOT SCHOOL ASSOCIATION

www.swisspsa.ch

MEHR ALS EINE FLUGSCHULE

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

Spezialisiert
auf Korrekturbrillen,
Sonnenbrillen
und Schiessbrillen mit den
dazugehörenden
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

Editorial

Liebe Vereinsmitglieder und Freunde des Birrfelds

Am 3. Mai 2024 fand die zweite ordentliche GV unter der jetzigen Besetzung des Vorstands statt. Der AeCA-Vorstand und der Verwaltungsrat der Fliegerschule bedanken sich bei allen Anwesenden für die Teilnahme, Fragen und Meinungsäusserungen. Trotz vereinzelter Altlasten spüren wir eine sehr positive Stimmung im Verein und ein Gefühl der Einigkeit und des Willens, gemeinsam die Herausforderungen im Verein und in der FSB anzugehen und das Birrfeld in die Zukunft zu führen. Wir freuen uns auch, dass das Vorstandsteam um Ephraim Friedli als Vertreter unserer Segelflugkameradinnen und -kameraden erweitert wurde. Wir heissen Ephraim im Vorstand herzlich willkommen.

Wie an der GV berichtet, stand für den neuen Vorstand in den ersten anderthalb Jahren (neben dringenden operativen Themen) die Erlangung des Verständnisses und der Transparenz des «Systems Birrfeld» im Vordergrund. Heute sind wir in der Lage, die Zusammenhänge zu verstehen und die Stellschrauben, insbesondere aus finanzieller Sicht, zu benennen – und diese auch in die richtige Position zu drehen. So war es uns an der GV ein grosses Anliegen, offen und transparent über die finanzielle Situation und insbesondere das Zusammenspiel zwischen AeCA und FSB zu orientieren. Wir haben dabei erörtert, dass die FSB für das Gesamtsystem Flugplatz Birrfeld sehr wichtig ist und eine starke Säule in unserem Verein bildet. Des Weiteren haben wir über die Erkenntnisse der vergangenen fünf bis zehn Jahre berichtet und darauf aufbauend unsere Hausaufgaben für die kommenden Monate und Jahre vorgestellt. Viele weitere Informationen rund um die Transformation des AeCA können gerne im GV-Protokoll nachgelesen werden.

Im Rahmen der Transformation steht mit der Urabstimmung über die neuen Statuten der nächste grosse und konkrete Schritt unmittelbar an. Die neue Version ist nach intensiver Arbeit während des letzten Jahres entstanden; hauptsächlich durch die Arbeitsgruppe, welche aus Vertretern der Fluggruppen des Segelflugs und Motorflugs, FSB-Piloten und Vorstandsmitgliedern bestand. Hinzu kamen weitere Inputs, welche die Arbeitsgruppe an der Präsentation am Neujahrsapéro und durch direkte Rückmeldungen aufnehmen konnte. Das Ergebnis sind moderne und in sich einheitliche Statuten, welche es uns ermöglichen, den Aero-Club Aargau in die Zukunft zu führen. Nach der abschliessenden Vorstellung an der GV wurde die Urabstimmung gestartet. Durch die zu erreichende Zweidrittelmehrheit ist es sehr wichtig, dass sich alle Aktivmitglieder an der Abstimmung beteiligen. Ich danke für die Unterstützung und eure Stimme an der (elektronischen) Urne.

Ich wünsche allen einen wunderbaren Sommer und viele eindrückliche Erlebnisse in der Luft sowie in unserem Birrfeld.

Roman Hunziker
Präsident Aero-Club Aargau

Impressum

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

Erscheinungsweise
4-mal pro Jahr: März, Juni, September, Dezember.
Redaktionsschluss nächste Ausgabe:
23. August 2024

Titelbild
Wilfried Haferland

Auflage
1400 Exemplare

Gesamtproduktion
Merkur Druck AG
Gaswerkstrasse 56
4900 Langenthal

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

Birrfelder Flugpost ist das offizielle Publikationsorgan für Mitglieder des Regionalverbands Aargau des AeCS. Der Abonnementsbeitrag ist im Mitgliederbeitrag enthalten.

Inhalt

Aus dem Vorstand 4
AeCA 5
Fliegerschule Birrfeld AG 10
Segelflug 14
Verschiedenes 16
Termine 2024 21

Aus dem Vorstand

Generalversammlung Aero-Club Aargau 2024

Am Freitagabend, 3. Mai 2024, fand die Generalversammlung des Regionalverbands Aargau des Aero-Clubs der Schweiz statt. Die Versammlung wurde zum zweiten Mal in schönem Ambiente im Unterhaltsbetrieb der Fliegerschule Birrfeld AG am Flugplatz selbst durchgeführt.

Nebst dem Jahresbericht des Präsidenten und den üblichen Traktanden wurde auch jeweils ein Bericht zu den Beteiligungen des Aero-Clubs Aargau abgegeben. Dies sind insbesondere die Fliegerschule Birrfeld AG, welche ja auch als Gastgeberin fungiert für die Generalversammlung, und das Restaurant Cockpit am Flugplatz. Die Fliegerschule hat noch einige Herausforderungen vor sich. Der Vorstand und der Verwaltungsrat der FSB gaben sich aber positiv, dass diese gemeistert werden können und die Fliegerschule in eine florierende Zukunft geführt werden kann. Dies vor allem auch durch die Unterstützung des neuen Geschäftsführers Daniele Vergari.

Die Rechnung und das Budget des Aero-Clubs Aargau selbst sehen durch diverse getroffene Massnahmen bereits besser aus. Die Rechnung wurde einstimmig, mit wenigen Enthaltungen, genehmigt und dem Vorstand wurde Entlastung erteilt. Der gesamte Vorstand wurde einstimmig (mit einer Enthaltung) wiedergewählt und um den ebenfalls einstimmig gewählten Ephraim Friedli ergänzt.

Als weiterer Schwerpunkt wurde die Anpassung der Statuten diskutiert. Eine Arbeitsgruppe aus Mitgliedern, Obmännern und Vorstandsmitgliedern hat über ein Jahr intensiv an einem neuen Vorschlag gearbeitet, welcher in einer Urabstimmung den Vereinsmitgliedern zur Abstimmung vorgelegt wird. Diese Abstimmung wird im Nachgang an die Generalversammlung online durchgeführt. Die neuen Statuten werden helfen, den Verein in eine moderne Zukunft zu führen.

AeCA

Ehrung für den Aero-Club Aargau an der Generalversammlung 2024 des Verbandes Schweizer Flugplätze (VSF)

Unser langjähriger Ehrenpräsident, Werner Neuhaus sen., gründete vor 42 Jahren, zusammen mit seinem Freund Ruedi Stüssi, den Verband Schweizer Flugplätze.

Zusammen mit dem Aero-Club der Schweiz (AeCS) und der Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA) setzt sich der Verband Schweizer Flugplätze (VSF) mit grossem Engagement dafür ein, dass die General und die Business Aviation in der Bevölkerung und in der Politik ihrer wahren Bedeutung entsprechend wahrgenommen werden. Der VSF engagiert sich insbesondere für die Flugplätze, schon mehrfach und erfolgreich auch für den Aargauischen Regionalflugplatz Birrfeld.

Die diesjährige und 43. Generalversammlung fand am 16. Mai 2024 in der Gottardo Arena in Ambri (beim Flugplatz) statt.

Die statutarischen Geschäfte wurden alle einstimmig genehmigt. Unter Traktandum 8, «Wahlen und Ehrungen», gratulierte VSF-Präsident Peter Tschümperlin dem Aero-Club Aargau zum 90-jährigen Bestehen. In seiner Laudatio würdigte er die Leistungen von Aero-Club Aargau und Flugplatz Birrfeld für die Leichtaviatik und den Flugsport und überreichte dem Präsidenten, Roman Hunziker, und dem Geschäftsleiter, Daniele Vegari, eine schöne Urkunde.

Jürg Marx, langjähriger Präsident des VSF (bis 2023) und früherer Verwaltungsrat der Fliegerschule Birrfeld, ist an der diesjährigen Generalversammlung zurückgetreten. Für sein langjähriges und erfolgreiches Wirken im VSF wurde er ebenfalls geehrt.

Mit Stephan Friedli ist der Flugplatz Birrfeld im Vorstand des VSF weiterhin vertreten.

Bericht und Foto Heinz Wyss

Inserat

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

Locations
Zurich Airport
Grenchen Airport
Birrfeld Airport

info@avionitec.ch
www.avionitec.ch

AVIONITEC

Behördenanlass 23. Mai 2024

Siebzehn Gemeinderätinnen und -räte sowie ein Gemeindeschreiber aus acht der umliegenden Gemeinden sind der Einladung des Vorstands des Aero-Clubs Aargau gefolgt und haben sich im Birrfeld für den jährlichen Behördenanlass eingefunden. Nach einer kurzen Begrüssung wurde die Behördendelegation in zwei Gruppen durch unsere beiden kundigen Tourguides Heinz Wyss und Peter Frey über den Flugplatz geführt. Dabei wurden der eigene Maintenance-Betrieb sowie die Rettungshelikopterbasis der Alpine Air Ambulance näher vorgestellt. Anschliessend hat sich die Delegation zu einem offenen Austausch im Theorieraum 2 eingefunden. Nach einem kurzen Überblick zu den aktuellen Themen im AeCA durch den Präsidenten Roman Hunziker hat sich unser neuer Geschäftsführer, Daniele Vergari, den Nachbargemeinden vorgestellt. Daniele konnte anschliessend sogleich über die neusten Entwicklungen auf dem Flugplatz informieren. Seitens der Gemeinden wurde angemerkt, dass wir mit dem neuen Spielplatz und dem Restaurant zu einem sehr willkommenen Begegnungsort für die Bevölkerung aus der Region geworden sind – und somit mit diesem Angebot nicht nur eingefleischte Flugzeugfans, sondern eine breitere Öffentlichkeit ansprechen. Ebenso wurde bemerkt, dass sich die Lärmklagen in den letzten Jahren erfreulicherweise reduziert haben. Dies dank der stetigen Bemühungen jeder Pilotin und jedes Piloten, welche bzw. welcher sich gut auf den Flug vorbereitet und die publizierten Verfahren einhält. Wir sind uns aber auch einig, dass man diesbezüglich nie am Ziel ankommt, sondern stetig daran arbeiten muss, dass die Disziplin auch in Zukunft hoch ist.

Noch vor dem gemütlichen Apéro konnten wir im Rahmen einer kleinen Ehrung Richard Plüss unseren grossen Dank und unsere Wertschätzung für sein langjähriges, unermüdliches Engagement in der Politik entgegenbringen. «Richi» ist langjähriger Gemeindeammann unserer Standortgemeinde Lupfig und hat in seiner Karriere enorm viel für die Gemeinde und die Region geleistet und unseren Verein und den Flugplatz jederzeit unterstützt. Richard Plüss wird im Juni 2024 als Gemeindeammann von Lupfig zurücktreten. Wir wünschen ihm und seiner Familie alles Gute für die Zukunft.

Vereinsausflug des Aero-Clubs nach Lausanne

Die neu ins Leben gerufenen Vereinsausflüge des Aero-Clubs Aargau stossen noch auf verhaltenes Interesse. Der erste geplante Ausflug nach Bressaucourt wurde kurzfristig abgesagt, am zweiten Ausflug nach Lausanne nahmen immerhin zwei Flugzeuge teil. Bei bestem Wetter konnte der schöne Samstagmorgen genutzt werden, um den Hinflug mit einem Alpenrundflug zu verbinden. So starteten wir, Alexandra und Fabian Hummel, mit der HB-YAF bereits um 10.30 Uhr in Richtung Alpen. Die ruhige Luft an diesem sommerlichen Morgen, gepaart mit einer genialen Fernsicht, liessen schon am Run-Up Vorfreude aufkommen. Nach dem Start auf der Piste 08 stiegen wir in Richtung Schrattenflue kontinuierlich unter der TMA LSZH. Der Begrüssung auf Zurich Information folgte die Information «all military airspace not active». Deshalb haben wir unseren Steigflug durch die TMA Emmen, Alpnach und Meiringen auf 12 000 ft fortgesetzt und sind über den Rhonegletscher, den Konkordiaplatz und die Lötschenlücke in die Berner Alpen geflogen. Das perfekte Wetter wurde auch von den Gletscherfliegern genutzt, welche ihre Spuren in den frischen Schnee gelegt haben. Nach einem wunderschönen Flug über die Plaine Morte und die Westschweizer Gipfel haben wir unseren Sinkflug über den Genfersee eingeleitet und sind Lausanne über den Sektor East angeflogen. Im Restaurant konnten wir wählen, ob wir die für den Aero-Club reservierten Sitzplätze an der Sonne oder drinnen besetzen wollen und haben uns für die Frühlingssonne entschieden. Das hat leider zu Sonnenbrand und leichtem Sonnenstich geführt, woran allerdings eher die Crews selber verantwortlich waren als der Sonnenschein. Nach einem Lunch zu dritt haben wir unseren Rückflug angetreten, welcher uns auf FL75 und den Transit Nord der TMA Bern über unsere Bundeshauptstadt wieder zurück ins Birrfeld geführt hat.

Die weiteren geplanten AeCA-Vereinsausflüge sind auf der Homepage ersichtlich. Die Ausflüge finden immer am 11. jeden Monats statt.

Bericht und Fotos Fabian Hummel

Urabstimmung Statuten Aero-Club Aargau

Die Urabstimmung für die neuen Statuten sind im Gange. Alle stimmberechtigten Vereinsmitglieder (Aktivmitglieder) sollten vor zwei Wochen ihren persönlichen Abstimmungslink erhalten haben. Wir möchten uns bedanken bei allen, die bereits abgestimmt haben. Wir brauchen für eine Änderung der Statuten die Unterstützung von zwei Dritteln aller stimmberechtigten Mitglieder. Deshalb sind wir auf eure Unterstützung angewiesen und bitten alle, welche ihre Stimme noch nicht abgegeben haben, dies so bald wie möglich nachzuholen. Besten Dank für eure Mithilfe!

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:

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

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 Segelflugbereich unbedingt vermeiden.
4. Downwind nicht extenden. Orbit gemäss Merkblättern «Seperationsregeln im Birrfeld» fliegen. Die Merkblätter finden Sie im Briefingraum.
5. Höhen bei Einflug aus Sektoren einhalten (4000 Fuss). Im Ausflug auf 3500 Fuss steigen.

Inserat

Jetzt abonnieren:
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

Im Birrfeld gesehen

D-FIBI, Pilatus PC12/47 am 3. April 2024

D-GAIA, Diamond DA42 Twin Star, am 3. April 2024

Besuch aus Tschechien am 11. April 2024, OK-BIN, Aero Bristell NG-5

Soloflüge mit «Dual»-Überwachung

Zwei gleichzeitig stattfindende Soloflüge auf der Platzrunde ergaben am 11. April 2024 die eher seltene Konstellation, dass die zwei hauptamtlichen Fluglehrer mit Funkgerät am Pistenrand standen. So konnten die Landungen für einmal doppelt und gegenseitig beurteilt werden. Auf Anfrage äusserten sich die zwei FIs, dass dies eine beste Gelegenheit zum gegenseitigen Austausch trotz vollem Instruktionspensum ergab.

Bericht und Foto Sunya Bucher

Brevetierungsfeier

Am 26. April 2024 fand im Clubraum die zweite Brevetierungsfeier statt, wiederum hat Fluglehrer Stephan Friedli den Anlass organisiert. Chris Decking würdigte die Leistungen der neuen Lizenzinhaber und stellte die vielfältigen Möglichkeiten zur fliegerischen Weiterbildung vor. Stephan Friedli gab einen Überblick über die im Birrfeld ansässigen Fluggruppen, bei denen neue Mitglieder die Möglichkeit haben, auf jeweils einzigartige Weise ihren fliegerischen Horizont zu erweitern. Im Anschluss an den «offiziellen» Teil hatten die Teilnehmer Gelegenheit, mit kulinarischer Begleitung die bisherigen Erfahrungen aus der Ausbildung, aber auch grosse Pläne für die fliegerische Zukunft auszutauschen – perfektes «Crew Building».

Bericht Wilfried Haferland,
Foto Alain Bertrand

Winterkurse 2023/2024 im Birrfeld

Die Winterkurse Birrfeld sind seit vielen Jahren fester Bestandteil der kälteren Jahreszeit. Sie tragen dazu bei, sich auch in der flugärmeren Zeit mit aviatischen Themen beschäftigen und weiterbilden zu können. Gleichzeitig sind sie eine Gelegenheit, sich mit Kollegen oder den Vortragenden fachlich auszutauschen.

Fliegerische Weiterbildung

Im vergangenen Winter wurde mit der Tradition eines «bunten Mixes» aus verschiedenen Bereichen gebrochen. Stattdessen lag der Schwerpunkt auf dem Thema Navigationslösungen. Der Electronic Flight Bag hat längst Einzug gehalten in unsere Cockpits, vergangene Winterkurse hierzu waren ausgebucht und wurden teils wiederholt. Mit der Vielzahl verfügbarer, mittlerweile hochentwickelter Lösungen ist es nicht mehr möglich, mit einem einzelnen Abend auch nur das Nötigste abzudecken.

Vielzahl an Navigationslösungen

So hatten Wolfgang Oestreich von Foreflight, Stephanie und Oliver Maiwald von AirNavigationPro sowie Fabian Kienzle von Garmin die Gelegenheit, ihre Lösungen vorzustellen. Mit Röbi Woodtli für Flightplanner/SkyMap und Roger Trüb/Jens Pflüger für SkyDemon standen erfahrene Piloten mit Expertenkenntnissen zur Verfügung, die uns die besonderen Vorzüge der jeweiligen Navigationstools vermittelten und wertvolle Tips zur effizienteren Nutzung mit auf den Weg gaben.

Alle Kurse waren gut besucht und mehrere Teilnehmer entschieden sich für die «Flat-Fee», mit der zum reduzierten Preis alle fünf Kurse besucht werden konnten. Die Abende fanden mit viel Interaktion statt, und im Anschluss klangen sie beim gemeinsamen Apéro aus. Wir danken den Referenten und allen Teilnehmern für ihr Interesse!

Winterkurse 2024/2025

Auch in der kommenden Winterkurssaison wird es spannende Themen geben. Haben Sie Wünsche oder konkrete Ideen, haben Sie Themenvorschläge? Gestalten Sie diese Abende mit und schreiben Sie an das AIS (info@birrfeld.ch) oder an den Organisator Wilfried Haferland (wilfried.haferland@birrfeld.ch).

Wir freuen uns auf die nächste Saison, aber nun wird zuerst einmal geflogen.

Bericht und Foto Wilfried Haferland

Datum	Thema	Referenten
Donnerstag, 14.12.2023	Sicher fliegen mit Foreflight	Wolfgang Oestreich Foreflight LLC
Donnerstag, 18.01.2024	SkyMap - Einfach und sicher ans Ziel	Robert Woodtli i.V. kek GmbH
Donnerstag, 01.02.2024	Optimal vorbereitet mit Air Navigation Pro: Vom Start bis Fortgeschritten	Oliver Maiwald Air Navigation SA
Donnerstag, 22.02.2024	Garmin Pilot und Garmin Connext – Neuigkeiten und Best Practice	Fabian Kienzle Aviation Sales Manager Garmin
Donnerstag, 07.03.2024	SkyDemon - Einstieg, Überblick und Deep-Dive in spezielle Anwendungsmöglichkeiten	Jens Pflüger Roger Trüb Rundflug / FSB AG

Personelles

Eine neue Fluglehrerin im Birrfeld: Svenja Godbersen stellt sich vor.

Im März und April diesen Jahres durfte ich den SwissPSA Fluglehrerkurs besuchen. Vier Wochen wurden die Aspiranten unter der Kursleitung von Tury Weber und Sergio Petrig sowie weiteren erfahrenden Ausbildnern am Flugplatz Wangen-Lachen intensiv auf das Unterrichten und Fliegen auf der rechten Cockpitseite vorbereitet. Vor Kurzem habe ich auch den FI(A) Fluglehrerpraktikanten-Eintrag in meiner Lizenz erhalten.

Ich begann meine Pilotenausbildung 2019 am Flughafen Birrfeld und wurde dabei von Wilfried Haferland begleitet. Nach Erhalt der Privatpilotenlizenz im Jahr 2020 flog ich während anderthalb Jahren intensiv Privatflüge. Ab 2022 durfte ich als Mitglied im Rundflugpiloten-Corps am Flugplatz Birrfeld Rundflüge durchführen und dabei mit mir fremden Passagieren im Auftrag der Flugschule fliegen. Dies hat mir viel Spass bereitet, weil ich meine Freude an der Fliegerei an andere weitergeben durfte und deren Begeisterung für die Fliegerei wahrnehmen konnte. Zeitgleich trat ich als fliegendes Mitglied der Motorfluggruppe (MFG) Birrfeld bei, weil mich Reiseflüge reizen und ich mehrtätige Ausflüge durchführen konnte.

Hauptberuflich arbeite ich als Senior Research Associate im Bereich der Molekularbiologie an der ETH Zürich. Mit dem Fernziel Fluglehrerausbildung nahm ich zuerst die CPL-Theorie in Angriff und ab 2023 die CPL-Praxis-Ausbildung bei Chris Decking. Um eine Fluglehrertätigkeit regelmässig anzuwenden, habe ich nun mein Pensum in meinem angestammten Beruf reduziert und fange jetzt mit einem 20%-Pensum als Teilzeitfluglehrerin bei der Fliegerschule Birrfeld an.

Ich freue mich sehr auf meine zukünftige Tätigkeit als Fluglehrerin. Es erfüllt mich mit Stolz und Freude, neue Pilotinnen und Piloten auszubilden und ihnen dabei zu helfen, ihre eigenen Träume vom Fliegen zu verwirklichen. Ein besonderes Anliegen ist mir, meinen Flugschülern eine Ausbildung zu bieten, welche die Freude am Fliegen in den Mittelpunkt stellt, und den Schülern zu helfen, die Hürden der anspruchsvollen Flugausbildung zu bewältigen.

Neben dieser PPL-Grundausbildung freue ich mich auch auf Checkflüge und Umschulungen mit bereits brevetierten Piloten sowie auf Schnupperflüge mit Interessenten.

Bis bald im Birrfeld!
Svenja

Dankeschön

Wir danken allen Inserenten 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 Inserenten und unsere Druckerei bei Aufträgen zu berücksichtigen.
Herzlichen Dank!

Foto Sunya Bucher

Foto Wilfried Haferland

Meisterschaftliches Thermikcasino

Die Elite der Schweizer Segelfluggilde traf sich in der Pfingstwoche im Birrfeld zur Kürung ihrer nationalen Meister. Gastpiloten aus Stuttgart und der fernen Wiener Neustadt würzten den Wettkampf mit einer internationalen Note. Das Wettbewerbsgebiet umfasste den Jura, das Schweizer Mittelland, den Schwarzwald und die Schwäbische Alb. Die Birrfelder Segelfluggruppen AFG, SGL und SGB veranstalteten das Championnat im Auftrag des Schweizer Segelflugverbandes unter Leitung der AFG. Die Schleppflotte der Fliegerschule Birrfeld AG wurde verstärkt durch Maschinen aus Buttwil und Olten.

Weitblick und tägliche Aufmerksamkeit erforderte die anspruchsvolle Grosswetterlage mit einem Höhentief über Westeuropa, um an den sieben Wettkampftagen die nutzbaren Thermikfenster und -gebiete zu identifizieren. Am Wetterbriefing im Segelflughangar war mitunter ein Vokabular zu vernehmen, das an Monte Carlo erinnerte. Die von der Wettkampfleitung täglich

ausgeschriebenen Flugaufgaben fanden ihren Weg auf die Navigationsbildschirme der 32 Wettkampfsegler. Die Wettkampfflüge konnten in Echtzeit auf dem Mobiltelefon öffentlich mitverfolgt werden. Dem fachkundigen Publikum entging kein einziger Tiefpunkt oder Hammerschlauch. Abends in der Hangarbeiz verarbeiteten die Akteure ihre Erlebnisse untereinander und mit ihren Crews.

Nach vier Wertungstagen mit berauschenden motorlosen Flügen von bis zu 350 km in drei Stunden wurden in drei

Die beiden Flugplatzchef-Stellvertreter, Juri Degen und Corsin Widmer, im Einsatz als Schlepp-Piloten an der Schweizermeisterschaft

Klassen würdige Schweizer Segelflugmeister gefeiert. In der 15-m-Klasse schwang mit Simon Gantner ein junger Pilot aus Winterthur obenaus. Der im Birrfeld bestens bekannte Hans Sigrist erflog sich in der 18-m-Klasse seinen ersten Meistertitel. Gabriel Rossier aus Bex im Chablais gewann in der Klasse mit den grössten Spannweiten zum wiederholten Mal. Im kommenden Jahr werden diese Titel auf einem anderen Schweizer Segelflugplatz zu verteidigen sein.
Weitere Informationen: www.smbirrfeld.ch

Bericht Olivier Liechti, Fotos Loïc Germeau

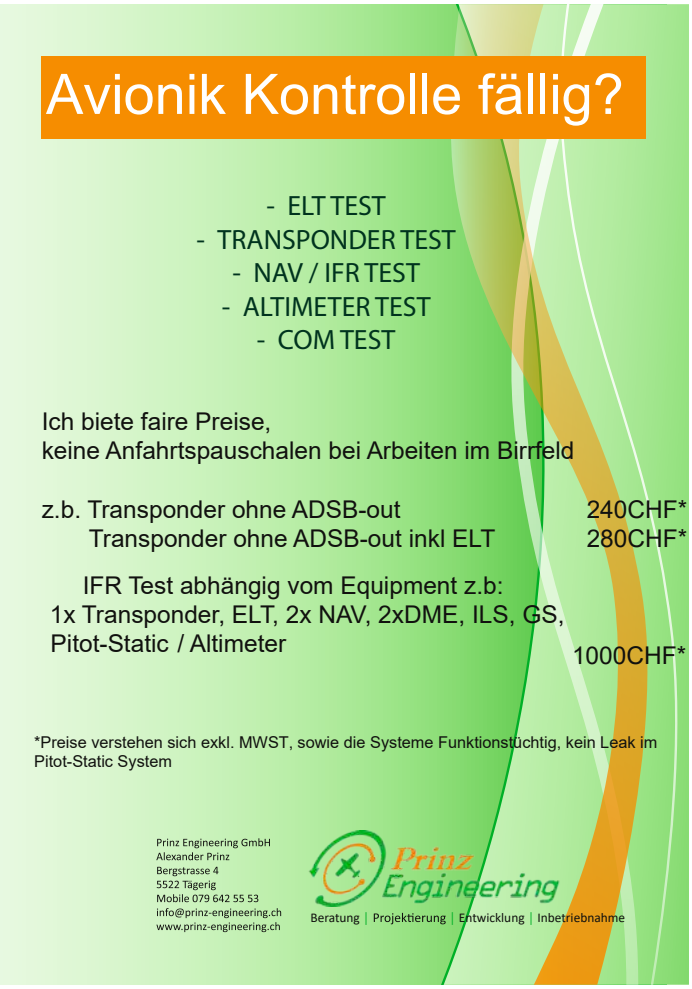
Archaeopteryx fliegt im Birrfeld

Im Birrfeld haben mehrere Segelflugpiloten umgestellt auf den modernen Elektro-Eigenstarter Archeopteryx. Die erfahrenen Segelflieger machen mit ihren Elektro-Eigenstartern sehr schöne Flüge (siehe We-Glide) ab unserem Flugplatz Birrfeld und sind nun schon in der dritten Saison problemlos im Flugbetrieb integriert.

Der Segelflug- und der Hängegleiterverband unterstützt die Integration von E-Hängegleitern, die auch bei schwacher Thermik geräuschlos und emissionsfrei vom Birrfeld aus zu ihren Streckenflügen starten können.

Bericht und Foto Philip Haueter

Inserate



Der Pfingstausflug der VETERANOs

Meteo für Freitag und generell für Pfingsten ist dieses Jahr nicht gerade begeisternd – trotzdem treffen am Morgen des 17. Mai elf reisebereite Männer im Birrfeld ein und machen sieben Flugzeuge für ihr jährliches Abenteuer bereit. Kaum sind Ercoupe, TriPacer, Piper und die Jodels aus den Hangars gerollt, landen die Swift und die Bücker aus Belp; die Crew ist vollständig. Nach einem letzten B&B starten wir allgemein Richtung Nordosten, wo die Sicht noch etwas besser ist. Ich fliege im TriPacer mit der Absicht, die Reise fotografisch zu dokumentieren. Die Kamera ist bereit, die Scheibe geputzt, und schon taucht eines unserer Flugzeuge hinten rechts auf, fliegt kurz Formation und dreht dann wieder ab, und ich habe ein paar Porträts im Kasten. Bald sind wir in Bad Wörishofen EDNH. Für die einen geht's zuerst zum Tanken, für die andern direkt zum Spezi, und schon heben wir ab in Richtung München. Die Altstadt mit dem Münster, die Arena und die Schlossgärten sind eigentlich bekannt, aber immer wieder faszinierend anzusehen. Mühldorf EDMY ist der erste Übernachtungsort. Das Plaza Inn empfängt uns luxuriös und bald stärkt sich die VETERANO-Crew in dessen Restaurant. Auf meiner obligaten Frührunde am Morgen danach schaue ich mir Mühldorf an. Das Städtchen ist in einer weiten Flussschlaufe des Inns gebaut, mit eigenartigen Flachdachhäusern um den Hauptplatz.

Um neun Uhr Taxi, Flieger bereitstellen, Briefing und weiter geht's dem Inn entlang und bei der Einmündung der Salzach über die Grenze nach Österreich. Die Farbe des Inn zeugt von starken Regenfällen im Hinterland. Hier fallen die Bauernhöfe besonders auf: Sie sind immer im Geviert gebaut mit einem geschützten Innenhof. Dieser Stil ist oft auch bei Wohnbauten zu sehen. Bald landen wir in Seitenstetten LOLT. Über das Stift Melk und das Benediktinerstift Mölk, zwei wunderschöne Bauten, geht's weiter nach Stockerau LOAU. Hier bestimmt unsere Reiseleitung das Ziel für die nächste Übernachtung: Wiener Neustadt, zugleich auch unser Umkehrpunkt. Im Süden lockt Wien, das wir aber weiträumig über den Neusiedlersee umfliegen. Wiener Neustadt LOAN, ein grosser Platz mit riesigen Hangars, einer noch aus Weltkriegszeit, war ein wichtiger Fabrikationsort von Messerschmidt. Vor dem Hangarieren der Bücker die Überraschung: ein Defekt! Unsere multilizensierten beiden Fachleute finden rasch die Ursache: ein defektes Bakelitteil … Eine Cessna 152 steht hoch oben auf dem Lift in der riesigen Halle, mit dem entsprechenden Ersatzteil … Doch der Mech des Platzes hat noch eines in seinem Lager. Bald ist der Schaden behoben. Zum Hotel in Sichtweite vis-à-vis des Platzes kommen die einen zu Fuss, die anderen per Taxi. Dann Nachtessen gepflegt im Hotel und ohne Stadtrunde in die Nester.

Am anderen Morgen starten wir bei schönstem Wetter Richtung West. Über die Berge und den Naturpark Ötscher-Dornauer gelangen wir zur Donau. Kurz vor Linz fliegt eine Maschine der ALBATROS eine kurze Weile Formation mit unserer TriPacer. Nun erreichen wir Linz-Ost LOLO, einen schönen Platz auf einer Halbinsel beim Hafen. Die ansässigen Segelflieger und Gäste scharen sich um uns und bewundern die schönen Maschinen.

Unsere Rennleitung hat den letzten Nightstop entschieden und somit fliegen wir den nächsten Flugplatz davor an: Vilshofen. Nach dem Start in Linz lockt der anschliessende kurvenreiche, canyonartige Abschnitt der Donau zum Ausfliegen. Vilshofen EDMV ist «im Fluge» erreicht, im Final knapp über eine Strasse und dann stehen VETERANO und ALBATROS prominent vereint entlang der Piste, parallel zur nahen Donau, vor dem Hintergrund der gegenüberliegenden Stadt – ein Postkartenbild! Nach einem kurzen Aufenthalt fliegen wir weiter Richtung Straubing, unserem Tagesziel. Einmal mehr fasziniert Passau mit dem Zusammenfluss von Inn und Donau. Bald ist Straubing EDMS erreicht. Das übliche Abendprozedere mündet in den Gang zum «Bayerischen Löwen» in der Altstadt. Nach einer Wiener-Schnitzel-Orgie verlassen wir schweren Bauches diese Gaststätte. Unsere Wege teilen sich: Die nächtliche Stadt noch geniessend die einen, das lockende Hotelbett ersehnend die anderen.

Beide Partien sind am nächsten Morgen gemütlich gesprächig am Morgenessen zu finden. Meine Morgenrunde gestaltet sich wieder etwas reichhaltiger: Straubing hat eine schöne Altstadt, die mir bei Tageslicht noch einige schöne Winkel und Plätze mehr bietet.

Etwas Wehmut kommt auf: der letzte Tag ist angebrochen. Der nächste Flugplatz Tannheim – ein Platz, der mit legendären Erinnerungen geladen ist. Auf diesem Abschnitt gelingen noch einige Porträts unserer VETERANO-Flugzeuge und wir geniessen die Landschaft und das schöne Wetter. In Tannheim EDMT empfängt uns wieder Verena – forever young und fröhlich gesprächig. Der Aufenthalt ist dieses Mal kurz, und weiter geht's zum letzten Platz vor der Schweiz: Konstanz EDTZ. In der Ferne ist der Bodensee und dazu der unvermeidliche Zeppelin zu sehen. Die Voice vom Tower: eine freundliche Frauenstimme. Nach der Landung auf dem Weg zum C-Büro philosophieren wir noch darüber, wie weit das Bild, welches eine Stimme erzeugt, nachher mit der Wirklichkeit übereinstimme. Im Konstanzer Fall ist die Übereinstimmung perfekt. Die attraktive Towerfrau lässt die Piloten länger im Tower verweilen als sonst. Ein letztes Winken ihrerseits aus dem Fenster entlässt uns auf das letzte Leg ins Birrfeld. Swift und

Bücker mit den beiden Belper-Piloten verlassen uns hier, um direkt zum Heimatflugplatz zu fliegen.

Landung im Birrfeld, Flieger putzen, hangarieren und dann gemeinsam mit Freunden und Angehörigen vor der VETERANO-Box den obligaten Wurst-Kartoffel-Salat geniessen, rundet den wunderfeinen Pfingstausflug bestens ab. Bald rollt das letzte Hangartor und schliesst mit einem Klack – der Countdown zum nächsten Pfingstausflug hat begonnen.

Bericht und Fotos Thomas Schaltegger

Tag der offenen Basis der Alpine Air Ambulance AAA

Die AAA Alpine Air Ambulance öffnete am Samstag auf dem Flugplatz Birrfeld ihre Hangartore für die Öffentlichkeit und begrüsste

über 3000 Besucherinnen und Besucher. Bei strahlendem Sonnenschein konnte Jung und Alt, Gross und Klein die Luftrettung hautnah erleben.

Die Bevölkerung hatte die Gelegenheit, die Rettungshelikopter der AAA aus nächster Nähe zu bestaunen und zu sehen, wie die Crew bei einem Rettungseinsatz innert nur weniger Minuten ausrückt und losfliegt, um jemandem in Not zu helfen.

Ein besonderes Highlight des Tages der offenen Helikopterbasis war die Lancierung der neuen AAA-Initiative «Kinder lernen retten». Projektleiterin Carmen Cataldo beeindruckte die teilnehmendem Kinder: «Die Aktion war ein voller Erfolg. Jeder Kurs war ausgebucht. Die Kinder haben gelernt, wie man im Notfall richtig reagiert und dass niemand zu klein oder zu jung ist, um wichtige Hilfe zu leisten.» Die Aktion «Kinder lernen retten» wird zukünftig auch in Schulen und bei weiteren Blaulichttagen ausgeführt, um die Kinder zu motivieren, mutig zu sein und im Notfall zu reagieren.

Bericht AAA, Foto Bettina's Augenblicke

Anliegen der Flugsicherung

Viele Sicherheitsnetze im Luftverkehr basieren auf korrekten Transpondersignalen – nicht nur das bekannte TCAS oder ACAS (Airborne Collison Avoidance System) als «airborne system», sondern auch viele «ground-based safety nets». Deshalb ist es fundamental wichtig, dass der Transponder richtig eingestellt ist und die richtige Höhe sendet. Der Transponder sendet seine Höhe immer auf Basis des Standarddrucks (1013 HPa). Unterhalb der Transition Altitude rechnet dann das Radarsystem diese Höhe mit dem aktuellen QNH von Flight Level auf Altitude um. Um zu überprüfen, dass die richtige Höhe gesendet wird, wird bei IFR-Flügen nach jedem Start die «passing altitude» durch den Piloten gemeldet und durch den Fluglotsen mit der Anzeige am Radar abgeglichen.

Bei VFR-Flügen geschieht diese regelmässige Mode C Verification nicht bzw. nur falls der Pilot bei der Flight Information mit einem korrekten Position Report aufruft, welcher eben die Höhe beinhaltet. Abgesehen davon wird der Transponder in Kleinflugzeugen nur alle zwei Jahre geprüft. Für viele stellt diese Prüfung einen unerwünschten Aufwand dar. Bedenkt man aber, dass viele wichtige Sicherheitsnetze darauf basieren, relativiert sich der finanzielle und zeitliche Aufwand. Auch bei der Vorflugkontrolle kann man vorbeugen und prüfen, dass der Static Port frei ist. Ein Insekt oder Ähnliches kann den Static Port blockieren, was zu einer falschen Höhenübermittlung führt. Dies kann unter Umständen am Höhenmesser bemerkt werden, wenn die Anzeige nicht stimmt. Bei mit IFR ausgerüsteten Flugzeugen gibt es oft einen «Alternate Static Port», sollte der primäre z. B. durch Eis blockiert werden.

Eines der «ground-based safety nets» ist der Short Term Conflict Alert (STCA) der Flugsicherung. Dieser warnt vor bevorstehenden Annäherungen zwischen zwei oder mehreren Flugzeugen, indem die Flugzeuge am Radar rot hervorgehoben werden und ein akustischer Alarm ertönt: «Conflict! Conflict!» Der Alarm ist so konfiguriert, dass Transpondersignale mit Code 7000 untereinander nicht berücksichtigt werden, da unter diesen in den in der Schweiz verwendeten Luftraumklassen keine Separationspflicht besteht und sonst eine Unzahl von Fehlalarmen generiert würde. Ebenso sind einige Spezial-Transpondercodes ausgenommen, wie zum Beispiel der für HEMS-Flüge oder Polizeimissionen. Gerät hingegen ein IFR-Flug mit entsprechend zugewiesenem Transpondercode in Konflikt mit einem VFR-Flug, wird ein Alarm generiert. Es geht noch weiter: Flugzeuge, welche Squawk 7000 eingestellt haben, werden am Radar mit einem platzsparenden «V» für VFR beschriftet. Ebenso werden sie im Gegensatz zu den grün eingefärbten IFR-Radarblips braun dargestellt. Da es aber an schönen Wochenendtagen trotzdem so viele Radarziele hat, dass der Radarschirm zu unübersichtlich würde, werden in den Flugsicherungsstellen Zurich Approach und Geneva Approach VFR-Flugzeuge, welche mit ausreichendem Abstand neben oder genügend tief unter der TMA fliegen, ausgeblendet bzw. wird das Radarziel nicht automatisch beschriftet. Nur wenn ein Flugzeug in die Nähe der TMA gelangt, wird das volle Radarlabel inklusive des «V», der Höhe und der Geschwindigkeit dargestellt und im unerwünschten Fall eines Einflugs sogar hervorgehoben. Diese Funktion nennt sich VDP (VFR Display Priority). Verlässt ein IFR-Flug die TMA und fliegt in den Luftraum Echo ein, so sorgt diese Funktion dafür, dass der sich in seiner Nähe befindliche VFR-Verkehr trotzdem dargestellt wird. Zum Beispiel ein Z-Flug ab dem Birrfeld, welcher bereits den zugewiesenen Transpondercode für seinen IFR-Teil eingestellt hat, erzeugt am Radarschirm eine imaginäre Blase um sich herum, in welcher alle VFR-Flüge, welche normalerweise ausgeblendet würden, trotzdem dargestellt werden. Dies ermöglicht dem Flugverkehrsleiter, auch im Luftraum Golf/Echo Verkehrsinformationen zu erteilen.

Der vertikale Puffer zwischen IFR-Verkehr in der TMA und VFR-Verkehr darunter beträgt meistens nur 500 ft und nicht die üblichen 1000 ft vertikaler Separation zwischen zwei Flugzeugen. Eine Ausnahme ist die LSZH TMA1 unter dem ILS der Pisten 14 und 16. Seitlich gibt es sogar gar keinen Puffer, das heisst, ein VFR-Flug kann bis an den Rand eines TMA-Sektors fliegen, in welchem der IFR-Flug ebenfalls bis an die Grenze geführt wird. In einigen Ländern (Grossbritannien) gilt deshalb für VFR-Flüge, dass nicht bis an die TMA geflogen werden darf, sondern die publizierte Höhe der TMA deutlich unterflogen werden muss. Es macht durchaus auch in der Schweiz Sinn, bei der Wahl der Flugtaktik eine zusätzliche Toleranz einzubauen. Wir wissen alle, wie schnell man 100 ft von seiner Höhe abkommt. Plötzlich bleibt dann nicht mehr viel Luft zwischen dem VFR- und dem IFR-Flug in der TMA darüber. Ebenso kann ein VFR-Flug an der TMA-Grenze für ein darüber fliegendes IFR-Flugzeug eine TCAS-Warnung generieren. Werden die 500 ft eingehalten und beide Flugzeuge sind im Level Flight, erhält das IFR-Flugzeug eine Resolution Advisory (RA) «Monitor Vertical Speed». Dies ist bereits die zweite und höchste Stufe einer TCAS-Warnung. Bei weniger als 350 ft, oder wenn sich die Flugvektoren zu nahe kommen, wird sogar ein «Climb»- oder «Descend»-RA ausgegeben. Insbesondere bei Akroflügen ist zusätzliche Vorsicht geboten und neben der Wahl eines geeigneten Orts auf einen erhöhten vertikalen Abstand zu achten.

Sollte das VFR-Flugzeug keine Höhe übermitteln, das heisst den Mode C nicht aktiviert haben, wird je nach Signalstärke für Tausende von Fuss darüber eine Traffic Advisory Warnung im Airliner-Cockpit generiert. Diese soll die Crew auf die mögliche Annäherung zu einem anderen Flugzeug aufmerksam machen. Da aber keine Höhe übermittelt wird, muss die Crew das Flugzeug visuell suchen und dieses befindet sich in den meisten Fälle sehr weit darunter. Immer wieder melden an- und abfliegende Crews der Flugsicherung solche «TAs» und werden gezwungen, während des An- oder Abflugs ihre Aufmerksamkeit auf die Suche von VFR-Verkehr zu richten, anstatt den Anflug vorzubereiten oder den Abflug mit allen Checks durchzuführen. Ebenfalls funktionieren bei einem VFR-Flug ohne Mode C STCA und VDP nicht! Selbst die Bodenradar-/Multilaterationssysteme auf den grossen Flughäfen sind auf eingeschaltete Mode C angewiesen, weswegen der einstweilige Mode S GND Mode abgeschafft wurde (via Transponder Firmware Update). Es gibt leider immer noch

vereinzelt Flugzeuge, welche dieses Update nicht installiert haben. Bezüglich der korrekten Operation des Transponders am Boden bestehen z. T. auch Auflagen im AIP/VFR Manual, welche die Piloten dazu anhalten, auch am Boden den Transponder im «ALT»-Modus zu operieren.

Die Notfall-Transpondercodes (7700, 7600, 7500) haben übrigens zur Folge, dass am Radarschirm des Lotsen eine spezielle Warnung ausgegeben wird und das Flugzeug hervorgehoben wird. Beim Mayday-Squawk in allen Sektoren, zum Beispiel auch auf FL360. Dies soll sicherstellen, dass alle Flugverkehrsleiter eine erhöhte Aufmerksamkeit auf das Flugzeug richten und vorbereitet sind auf einen Notfall. Das System unterscheidet dabei nicht, ob es ein VFR-Flug in 3000 ft ist, welcher aus Versehen 7700 «squawked», oder ein Linienflug auf FL360, der kurz davor ist, einen Emergency Descend einzuleiten.

Es sind demnach nicht nur die Warn- und Sicherheitssysteme, die darauf angewiesen sind, dass VFR-Flugzeuge den Transpondercode 7000 mit Mode C eingestellt haben. Man kann auch Störungen im Linienverkehr vermeiden. Leider sind die Garmin Transponder irreführend beschriftet. Wichtig ist, dass man, ohne anderweitige Anweisung der Flugsicherung, immer «ALT» selektiert mit dem Code 7000 und nicht «ON». Die Funktion «ON» sendet nämlich die Höhe nicht mit. Es ist zu empfehlen, am Boden beim Checkpunkt «Avionics» auch den Transponder zu prüfen, damit immer der Code 7000 selektiert ist (kann bei vielen Transpondern einfach mit dem Button «VFR» gesetzt werden) und der Transponder im «ALT»-Modus ist. Der Climb Check beinhaltet ebenfalls bei vielen Flugzeugen, den Transponder zu prüfen. Dann kann nochmals überprüft werden, ob der Transponder im Modus «ALT» aktiv ist.

Bericht und Fotos Fabian Hummel

Den Transponder immer im Modus «ALT» einschalten und betreiben, ausser die Flugsicherung verlangt etwas anderes.

Das volle Label des VFR-Flugs über dem Seedamm mit Squawk 7000, welcher als V dargestellt wird, auf 3000 ft und mit 120 kts Groundspeed.

Das VFR-Flugzeug ausgeblendet, nur die Position ist sichtbar. Im Vergleich dazu das grüne Label eines IFR-Flugs.

Bienen auf dem Flugplatz Birrfeld

Neben unserer Fliegerflotte und der Entenstaffel gibt es seit Herbst 2023 ein weiteres fliegendes Volk auf dem Flugplatz Birrfeld. Sieben Bienenvölker haben ein Zuhause beim Pistenkopf 26 neben dem Biotop gefunden. Ein perfekter Ort, die Bienen sind da geschützt, haben Morgensonne und den wichtigen Zugang zum Wasser des Biotops. In ihrem Umfeld sind auch genügend unbebaute Flächen. Die Bienen gehören zur Wander-Imkerei von Marcel Angelo Ramser-Walker aus Holzrüti Niederrohrdorf. Marcel ist ein begeisterter Bioimker, der sich ständig weiterbildet. Naturnahe Behandlung der Bienen ist für ihn ein grosses Anliegen. Die Bienen sind eine schöne Ergänzung unseres Naturpark-Konzepts, sie haben sich gut eingelebt und schwärmen fleissig aus. Als Ergänzung und zur Förderung der Biodiversität entstehen auf dem Flugplatz, speziell beim Pistenkopf 26, diverse Ast- und Steinhaufen. Der Honig aus der Bioimkerei kann hier gekauft werden: https://www.walkers-imkerei.ch/

Bericht und Fotos Guido Pellicioli

Die Bienen werden jede Woche sorgfältig kontrolliert und betreut.

Neunzig Jahre Erla HB-SEX

Nicht nur der Aero-Club Aargau feiert in diesem Jahr seinen 90. Geburtstag. Auch die 1934 in Leipzig erbaute Erla 5A mit der Immatrikulation HB-SEX wird in diesem Jahr 90 Jahre alt.

Der als historisch registrierte und «überaus rüstige Oldtimer» fliegt bei der Segel- und Motorfluggruppe VETERANO im Birrfeld und ist – soweit bekannt – das einzige noch existierende Flugzeug der Erla-Werke und eines der ältesten in der Schweiz registrierten Motorflugzeuge.

Von 2002 bis 2020 wurde die Erla durch André Schneeberger und Christian Eibicht komplett restauriert und präsentiert sich heute in einem Top-Zustand!

Bei jedem Flug im offenen Cockpit der Erla dreht man die Zeit zurück. Die Fliegerbrille vor den Augen, die Lederkappe auf dem Kopf, den Wind im Gesicht und die Geschwindigkeit mit dem Körper spüren – ein wunderbares Gefühl. Man fühlt sich wie ein Flugpionier aus den Anfängen der Fliegerei, geniesst eine fantastische Sicht nach allen Seiten und lebt den Traum von Freiheit und Abenteuer. Das ist Fliegen in seiner wohl schönsten Form!

Weitere Informationen zum Flugzeug, eine technische Beschreibung und die Leistungsdaten finden Sie unter www.veterano.ch.

Bericht und Foto Heinz Wyss

Termine 2024

11. Juli 2024
17.30 Uhr, AeCA Vereinsausflug LSGN Neuchâtel

11. August 2024
12.00 Uhr, AeCA Vereinsausflug EDTS Schwenningen

11. September 2024
17.00 Uhr, AeCA Vereinsausflug LSZK Speck-Fehraltorf

20. September 2024
18.00 Uhr, Obmänner- & Stakeholderaustausch

11. Oktober 2024
16.00 Uhr, AeCA Vereinsausflug LSZX Schänis

19. Oktober 2024
9.00 Uhr, Flugplatzputzete

8. November 2024
18.00 Uhr, Neumitgliederapéro

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

Stau an der Tankstelle – Geduld ist gefragt (Foto Corsin Widmer)

Foto Dani Gruber

Abendstimmung-Roundshot (Foto Sunya Bucher)

Die einzigen Flugbewegungen an manchen Tagen in diesem nassen Frühling (Foto Fabian Humbel)

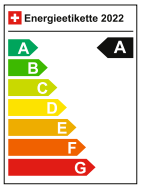
DER NEUE PEUGEOT 308 HYBRID

Das neue Gesicht von PEUGEOT

225 PS, 59 km 100 % elektrisch

PEUGEOT EMPFIEHLT TOTAL **Kraftstoffverbrauch: 1,4 l/100 km; CO_2-Emissionen: 33 g/km.* Im rein elektrischen Modus werden beim Fahren keine CO_2-Emissionen ausgestossen.**

*Die angegebenen Treibstoffverbrauchs- und CO_2-Emissionswerte entsprechen der WLTP-Genehmigung (EU-Verordnung 2017/948). Ab dem 1. September 2018 werden neue Fahrzeuge auf Grundlage des «Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure» (WLTP), einem neuen und realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Treibstoffverbrauchs und der CO_2-Emissionen, typgenehmigt. Das WLTP ersetzt vollständig den «Neuen Europäischen Fahrzyklus» (NEFZ), der bisher das Prüfverfahren war. Da die WLTP-Bedingungen realistischer sind, sind sowohl der Treibstoffverbrauch als auch die per WLTP gemessenen CO_2-Emissionen in vielen Fällen höher als die mit dem NEFZ ermittelten Werte. Der Treibstoffverbrauch und die CO_2-Emissionswerte können je nach Ausstattung und Reifentyp variieren. Erkundigen Sie sich bei Ihrer Verkaufsstelle nach weiteren provisorischen Zielwerten nach dem neuen WLTP-Testzyklus: 118 g CO_2/km. Durchschnitt aller erstmals immatrikulierten Personenwagen: 169 g CO_2/km.



Auto Gysi Hausen

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

Birrfelder Flugpost

gestaltet.
optimiert.
illustriert.

merkur
merkurmedien.ch