

Birrfelder Flugpost



Nr. 3 – September 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 Lufen

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

Der Aero-Club Aargau hat einen wichtigen Meilenstein erreicht! Im Rahmen der Urabstimmung haben die stimmberechtigten AeCA-Mitglieder die neuen Statuten mit der notwendigen Zweidrittelmehrheit angenommen. Dies ist ein wichtiger Schritt, um unseren Verein in die Zukunft zu führen. Die neuen Statuten gewährleisten unter anderem, dass eine erneute führungslose Situation wie im Jahr 2022 verhindert wird oder die GV über wichtige Sachgeschäfte das letzte Wort hat. Für dieses Resultat danke ich euch herzlich. Auch der Statuten-Arbeitsgruppe, beste-

hend aus Vertretern der Fluggruppen sowie beider Sparten Segelflug und Motorflug, gebührt ein grosses Dankeschön.

Mit der Zukunft und Weiterentwicklung des Birrfelds haben sich Anfang Juli anlässlich der Strategie-Klausur auch der AeCA-Vorstand, der FSB-Verwaltungsrat und der Geschäftsführer intensiv beschäftigt. Der Flugplatz Birrfeld ist keine isolierte «Bubble» inmitten eines herrlichen Naherholungsgebietes. Auch wir sind Teil verschiedener Spannungsfelder in den Sphären Gesellschaft, Umwelt, Technologie und Wirtschaft. Diese Bereiche unterliegen sogenannten Megatrends, auf welche sich alle Unternehmen und Organisationen ausrichten müssen. Daraus ergeben sich Chancen, aber auch Risiken. Als vorausschauendes Gremium ist es uns wichtig, dass wir für unser Birrfeld die richtigen Schlüsse ziehen und uns entsprechend darauf vorbereiten. Beispielsweise wird sich bei den Technologien, konkret bei den nachhaltigen Antriebstechnologien, in den nächsten Jahren einiges bewegen. Auch die gesellschaftlichen Veränderungen, insbesondere bei den jüngeren Generationen mit verändertem Konsumverhalten, abnehmendem Vereinsleben oder der stärkeren Sensibilität

für Nachhaltigkeitsthemen werden uns zu neuen Ansätzen und Lösungen führen. Neben all diesen kommenden (und bereits bestehenden) Themen steht selbstverständlich die Faszination des Fliegens im Mittelpunkt. Diese ist der Kern und darauf baut das «Erlebnis Birrfeld» auf – sei es in der weiteren Entwicklung des Zielbildes Birrfeld 203X oder in der Gestaltung der Aussenwahrnehmung unseres Flugplatzes.

Während der letzten anderthalb Jahre standen für den Vorstand und den Verwaltungsrat primär die Vergangenheitsbewältigung und «Feuer löschen» im Mittelpunkt. An der diesjährigen Klausur ist aus meiner Sicht der Start gelungen, sich mit der strategischen Ausrichtung unseres Vereins zu beschäftigen und sich erste Gedanken zu machen, wo wir uns hin entwickeln wollen. Es war eine Freude zu sehen, mit welchem Elan und welcher Motivation das Team daran arbeitete!

Ich wünsche allen Piloten, Passagieren und Besuchern einen goldenen Herbst mit schönen Erlebnissen im 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:
29. November 2024

Titelbild

Sunya Bucher

Auflage

1400 Exemplare

Gesamtproduktion

merkur medien ag
Gaswerkstrasse 56
4900 Langenthal

Redaktion

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

Inhalt

Aus dem Vorstand	4
Personelles Birrfeld	8
Fliegerschule Birrfeld AG	10
Verschiedenes	13
Termine 2024	22

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

Aus dem Vorstand

Vorstandsklausur in Altenrhein

Nachdem wir letztes Jahr in Lausanne zu Gast waren, hat sich der gesamte Vorstand und Verwaltungsrat FSB zusammen mit Daniele Vergari (Geschäftsführer Birrfeld) Anfang Juli dieses Jahres in Altenrhein für eine zweitägige Klausur getroffen. Da die Wetterprognose für den Heimweg am Samstag leider durch die Aussicht auf Gewitter geprägt war, haben wir uns entschieden, nicht mit dem Flugzeug anzureisen, sondern mit dem Auto und Zug. Wir wurden äusserst herzlich empfangen durch Janine Meier, der Flugplatzleiterin und COO des People's Airport St. Gallen-Altenrhein. Dies hat uns speziell gefreut, hat doch Janine vor über zwanzig Jahren einmal im Birrfeld der AIS ihre Aviatik-Karriere gestartet, bevor sie verschiedene Stationen in der Schweizer Luftfahrt durchlaufen hat. Janine hat uns am zweiten Tag im Rahmen einer Führung auch den Betrieb auf dem Flugplatz Altenrhein erklärt, welcher stark mit dem Betrieb der haus-eigenen People's Airline verknüpft ist.

Die meiste Zeit haben wir jedoch im grosszügigen Sitzungszimmer verbracht, welches uns zur Verfügung gestellt wurde.

Nach einem ersten Abgleich unter uns und einem Stimmungsbild sind wir direkt in die Bearbeitung konkreter Themen eingestiegen und haben uns Gedanken gemacht über die Anforderungen an die zukünftige Flotte der FSB und über die Vercharterung. Verschiedene Ideen wurden diskutiert und eine Basis gelegt, um das Thema mithilfe einer Arbeitsgruppe in den nächsten Monaten weiter zu vertiefen. Welche Typen sollen überhaupt in die FSB-Flotte? Brauchen wir Zwei- und Viersitzer oder noch weitere Maschinen für Akro, einen Taildragger oder eine IFR-Reisemaschine? Unsere bewährte, aber in die Jahre gekommene Flotte muss ständig unterhalten und erneuert werden und wir möchten möglichst bald eine Strategie erarbeiten, wohin sich unsere Flotte entwickeln soll, um auch die laufenden

Unterhaltsarbeiten darauf auszurichten. Im Rahmen eines Brainstormings konnten wir auch verschiedene Ideen sammeln, welche sich auf die Vercharterungsmodelle beziehen. So wäre zum Beispiel ein «last minute discount» denkbar, oder dass man nicht ein spezifisches Flugzeug reserviert, sondern den Typ (vorausgesetzt, die Flugzeuge sind identisch), um die Auslastung zu optimieren. Oder soll eine gewisse Flexibilität belohnt werden, wenn man zum Beispiel am Tag X einen zweistündigen Rundflug machen will, aber die Zeit ist flexibel...?

Im Hauptteil haben wir grundsätzliche Überlegungen angestellt, wohin sich das Birrfeld als Ganzes entwickeln soll. Dafür haben wir die sechs globalen Megatrends als Grundlage genommen, um die Auswirkungen und möglichen Entwicklungen für unser Birrfeld abzuschätzen. Diese sind: Demographic Shifts, Sustainability Transition, Empowered Society, Next-Gen Mobility, Exponential Innovation und Fracturing World. In kleinen Arbeitsgruppen konnten wir Erkenntnisse für unseren Betrieb im Birrfeld ableiten und

erarbeiten, welche Chancen und Risiken sich daraus ergeben. Im nächsten Schritt haben wir strategische Stossrichtungen herausgeschält und intensiv diskutiert. Sobald wir dieses Werk in Reinform zu Papier gebracht haben, stellen wir es natürlich allen Interessierten gerne zur Verfügung und werden über die weiteren Schritte wieder informieren. Wie an der letzten GV erörtert, möchten wir bis ca. 2025 ein Zielbild 203X für das Birrfeld erarbeiten und breit diskutieren.

Aus dieser Diskussion hat sich auch immer wieder abgezeichnet, wie wir als Birrfeld wahrgenommen werden und was wir vermitteln wollen; nämlich die Faszination Fliegen, eingebettet in einem wunderschönen Naherholungsgebiet. Was uns alle auf dem Flugplatz eint, ob wir unterwegs sind im Segelflugzeug oder Motorflugzeug, ob wir im Restaurant sitzen und den Flugzeugen zuschauen, ob wir für einen Rundflug ins Birrfeld kommen, ob wir unseren Hund um den Flugplatz Gassi führen oder mit den Kindern oder Grosskindern am Spielplatz sind, ist ebendiese Faszination am Fliegen.



Und diese wollen wir nach aussen tragen und gemeinsam ausleben. Darauf soll auch die Entwicklung im Birrfeld fundieren und darauf kann unser Auftritt nach aussen aufbauen. Die Essenz dieser Diskussion an der Klausur soll deshalb einerseits in die Strategie für das Birrfeld einfließen, andererseits aber auch konkret in unseren Markt- und Markenauftritt, welchen wir demnächst überarbeiten, bzw. harmonisieren wollen.

Am zweiten Tag der Klausur haben wir die Anforderungen an unsere IT und Systeme diskutiert. Seit eineinhalb Jahren stellen der AirManager und BaseManager die Basis unserer Betriebssoftware dar. Nicht nur die Flugbewegungen und die Vercharterungen der FSB-Flotte werden damit organisiert, sondern auch unsere Mitgliederdatenbank und teilweise die Verrechnung. Leider haben aber verschiedene Schnittstellen grosse Mängel oder existieren gar nicht und einige unserer Anwendungen sind sehr schwierig im AirManager abzubilden, so zum Beispiel der Schleppflug. Aus diesem Grund haben wir diskutiert, was wir bräuchten, um das Birrfeld zukünftig effizienter zu betreiben und möglichst viele Schnittstellen zu vermeiden. Wir sind uns der Gefahren bewusst, die eine Veränderung der Software mit sich bringen

Megatrends & Macrotrends bilden die Ausgangslage für die Strategie

Megatrends	Demographic Shifts	Sustainability Transition	Empowered Society	Next-Gen Mobility	Exponential Innovation	Fracturing World
<ul style="list-style-type: none"> Population Growth Urbanization Aging Society Global Migration 	<ul style="list-style-type: none"> Green Business Models Sustainable Resources Decarbonization Circular Economy 	<ul style="list-style-type: none"> Individualization Rising Consciousness New Work Digital Lifestyle Rise of Education 	<ul style="list-style-type: none"> Mobility as a Service Autonomous Mobility Smart Mobility Green Mobility 	<ul style="list-style-type: none"> Computing Power & Connectivity Artificial Intelligence Automation & Robotics Virtualization Evolution of Science 	<ul style="list-style-type: none"> Geopolitical Hotspots Populism & Neo-Nationalism Economic Power Shift Regulatory Complexity 	

Quelle: In Anlehnung an das «Continental Megatrend Booklet 2024»

und wir möchten nicht die Fehler und Verluste der Vergangenheit wiederholen. Das Thema wird uns also weiter beschäftigen.

Zum Abschluss haben wir die vielen Themen priorisiert und auf die nächsten zwei bis drei Jahre verteilt, damit wir die vorhandenen Ressourcen möglichst gut nutzen und nicht überstrapazieren. So hat der zweite Tag während des vorhergesagten Gewitters geendet und wir waren alle ganz froh, dass wir entspannt ins Auto steigen

konnten, anstatt angespannt den Wetterradar beobachten zu müssen, um ein Fenster für den Heimflug zu finden. Die Klausur war wieder ein grosser Erfolg und eine grosse Chance, zwei Tage kompakt an den Herausforderungen im Birrfeld zu arbeiten und sicherzustellen, dass wir alle die gleichen Vorstellungen haben, wie sich das Birrfeld entwickeln soll bzw. unsere Vorstellungen zu diskutieren und abzulegen.

Inserat

Full service of avionics and instruments.

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

Locations
Zurich Airport
Grenchen Airport
Birrfeld Airport

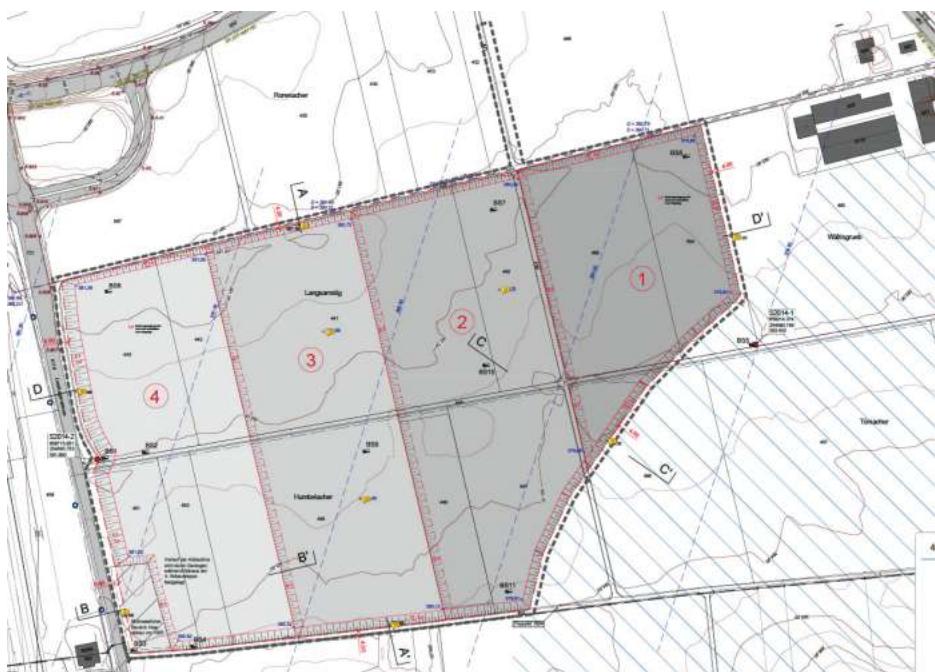
info@avonitec.ch
www.avonitec.ch

AVONITEC

Kiesabbau im Birrfeld

Bereits an der Generalversammlung vom 3. Mai 2024 wurde der Kiesabbau im Birrfeld rund um den Flugplatz zum Thema, konkreter das potenzielle Abbaugebiet im Endanflug auf die Piste 26. Aber auch unabhängig davon wird der Kiesabbau rund um das Birrfeld munter vorangetrieben. Glücklicherweise mit weniger direkten Einschränkungen auf den Flugbetrieb. Dem Flugplatz am nächsten wird ein Abbaugebiet nordöstlich des Hangars 6/AAA entlang des Rollwegs bis hin zur Pistenschwelle 08 bearbeitet (sobald konkrete Informationen und ein Zeitplan vorliegen, informieren wir wieder). Des Weiteren hat Mitte August der Spatenstich für die Aushebung des Gebiets nordwestlich des Birrfelds stattgefunden. Dieses Abbaugebiet liegt im Endanflug für die Piste 08, allerdings nicht direkt vor der Pistenschwelle und nicht auf Land im Besitz des AeCA. Die vier Etappen werden nacheinander ausgehoben und wieder aufgefüllt. Die erste Etappe wurde nun gestartet, die letzte wird erst im Jahr 2043 wieder aufgefüllt sein. Die Rekultivierung wird 2045 abgeschlossen sein. Insgesamt werden 1 305 000 m³ Material ausgehoben. Das Projekt zeigt eindrücklich, wie lange und umfassend die Baustellen bestehen können.

Die verschiedenen Abbaugebiete um den Flugplatz haben Auswirkungen auf unsere Notlandemöglichkeiten und unter Umständen Einflüsse durch Thermik und Verwirbelungen. Es ist deshalb unabdingbar, dass alle Piloten sich achten, wo aktuell die grossen Kiesgruben liegen und dies in der Wahl potenzieller Notlandefelder bzw. in den Departure und Approach Briefings berücksichtigen.



Wichtige Anliegen der Flugplatzleitung

Lärmverminderung

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

1. Den Downwind nicht extenden, sondern bei Bedarf einen Orbit auf 2000 Fuss zur Innenseite des Flugplatzes fliegen.
2. Base 08 verläuft exakt über der Baumallee. Wird die Base zu weit westlich geflogen, wird bewohntes Gebiet von Lupfig überflogen. Base 26 verläuft genau über die Reussbrücke.
3. Den Downwind exakt gemäss VAC und nicht zu weit nördlich fliegen. Die Gemeinden Hausen, Mülligen und Birmenstorf sind auf der VAC-Karte als «lärmempfindliche Gebiete» markiert.
4. Ein- und Ausflug Nord: Bitte exakt gemäss VAC fliegen. Genau Mitte Eitzenberg, in der Mitte zwischen Hausen und Mülligen. Das Überfliegen von Mülligen und Hausen unbedingt vermeiden.
5. Die im AIP publizierte Mittagspause ist einzuhalten (keine Motorflugvollen 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 «Separationsregeln im Birrfeld» fliegen. Die Merkblätter finden Sie im Briefing-Raum.
5. Höhen bei Einflug aus Sektoren einhalten (4000 Fuss). Im Ausflug auf 3500 Fuss steigen.

Inserate

Avionik Kontrolle fällig?

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

Ich biete faire Preise,
keine Anfahrtspauschalen bei Arbeiten im Birrfeld

z.b. Transponder ohne ADSB-out
Transponder ohne ADSB-out inkl ELT

IFR Test abhängig vom Equipment z.b:
1x Transponder, ELT, 2x NAV, 2xDME, ILS, GS,
Pitot-Static / Altimeter

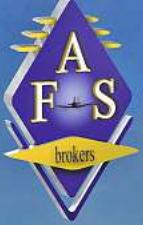
240CHF*
280CHF*
1000CHF*

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

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

Beratung | Projektierung | Entwicklung | Inbetriebnahme

Offizielle Partner

AFS 

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

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

more for you

Personelles Birrfeld

In den vergangenen Wochen resp. Monaten gab es einige Wechsel im Team der Flugplatzleitung:

Andreas Kunz hat uns bereits im Frühjahr verlassen und hat bei SWISS angeheuert. Er wird zukünftig im A220 als First Officer fliegen. Rating und Landetraining hat er bereits absolviert und er wird demnächst auf die Strecke kommen.

Juri Degen hatte seinen letzten offiziellen Einsatz im Birrfeld im August und er folgt Andreas ins A220-Cockpit. Im September und Oktober wird er einige Wochen mit viel Theorieunterricht verbringen, bis es dann anschliessend auch praxisorientierter wird.

Beide haben fürs Birrfeld wertvolle Dienste – als Flugplatzleiter-Stellvertreter oder auch als Schlepppilot – geleistet und beide waren für eine zuvorkommende, kompetente und freundliche Dienstleistungsbereitschaft bekannt. Andreas hat mich insbesondere in der Zusammenarbeit mit dem Regulator BAZL kräftig unterstützt und Juri hat in den vergangenen Monaten die Hangarbewirtschaftung aktualisiert sowie auf ein neues, modernes und transparentes Level gebracht.

Beiden möchte ich herzlich für ihren Einsatz fürs Birrfeld danken und alles Gute für die nächste Phase ihres aviatischen Berufslebens wünschen. Ich bin überzeugt, wir werden von ihnen immer einmal wieder etwas hören und wenn es nur ein «Grüezi Birrfeld from SWISS123» nach einem Abflug von Kloten ist.

Das Flugplatzleiterteam wurde aber auch schon wieder ergänzt und es sind bereits drei neue Kollegen mehr oder weniger eingearbeitet. Dies ist umso nötiger, da auch Corsin Widmer (RS im Januar) und Fabian Humbel (Job im Cockpit, noch am Bewerben) uns in absehbarer Zeit verlassen werden.

Seit Mai 2024 verstärkt **Daniel Bellmont** das Team am Flugplatz Birrfeld als stellvertretender Flugplatzchef (AADO).

Daniel ist seit Mai 2024 im Ruhestand, wohnt in Ermensee (LU) und besitzt seit dem 16. Juni 1998 eine Privatpilotenlizenz (PPL) für einmotorige Flugzeuge (Land). Er ist seit 26 Jahren Mitglied des Regionalverbandes Aargau des Aero-Clubs der Schweiz.



Bevor er seine Tätigkeit am Birrfeld aufnahm, war er als Informatik-Ingenieur (HTL/MBA) tätig und leitete bei der UBS als Direktor IT-Projekte für das E-Banking und Mobile Banking.

In seiner Freizeit fliegt Daniel gerne mit einer Katana oder einem Piper. Wenn er nicht am Flugplatz ist, segelt er oder fährt Motorboot auf dem See. Er engagiert sich auch ehrenamtlich im Freiwilligenteam des Zoos Zürich, fährt gerne Ski oder übt seinen Abschlag auf einem Migros-Golfplatz.

Heiri Kunz (62) ist seit Mai 2024 ebenfalls Teil des Flugplatzleiter-Teams. Er kennt



das Birrfeld seit Jahrzehnten, war er doch um die Jahrtausendwende auch als FSB-Fluglehrer tätig. Beruflich war er als Lokführer und Linienpilot (zuletzt bei Swiss auf A220) über mehrere Jahrzehnte aktiv. Im Moment ist Heiri auch wieder daran, seine Fluglehrertätigkeit zu reaktivieren.

Der dritte Neue im Bunde des Flugplatzleiterteams ist seit Juli der 33-jährige **Etienne Riederer**. Er absolvierte seine Flugausbildung im Birrfeld im Jahr 2019 und ist nun in der Ausbildung zum Linienpiloten.

Vor dem Antritt der Teilzeitstelle bei uns arbeitete er als Ausbilder in der Armee und als Air Operation Officer im Auslandeinsatz.



Die Einarbeitung und interne Ausbildung sind bei allen Drei auf gutem Weg und schon weit fortgeschritten. Punktuell erfordern gewisse Themen noch eine Schulung (Winteroperationen, SNOWTAM, etc.) oder ein ergänzendes Training (Fire and Rescue Service), damit die Ausbildung komplettiert werden kann.

Ich freue mich auf die Zusammenarbeit im neu formierten Flugplatzleiterteam.

*Bericht und Fotos Heinz Lehmann,
Flugplatzleiter*



Seit Mitte Juni unterstützt uns **Damian Honegger** als Mechaniker in der Maintenance. Damian konnte sich gegen rund 30 Mitbewerber durchsetzen und überzeugt durch sein breites Fachwissen. Er ist sowohl Automobil-Mechatroniker EFZ wie auch Polymechaniker EFZ und arbeitete zuletzt bei Tesla Schweiz. Damian ist 34 Jahre alt, wohnt in Bremgarten und geniesst seine Freizeit am liebsten mit Wandern in den Bergen, wo er auch gerne seinem Hobby der Landschaftsfotografie nachgeht. Wir heissen Damian herzlich im Team willkommen und wünschen ihm viel Freude bei der Ausübung seiner Tätigkeit.

Marco Voser, Betriebsleiter Maintenance, verlässt die Fliegerschule Birrfeld AG per Ende September 2024 nach sechs Jahren. Er hat im Jahr 2018 als technischer Administrator begonnen. Im Januar 2022 wurde ihm die Position des Betriebsleiters Maintenance übertragen. Wir danken ihm für die geleistete Arbeit und wünschen ihm für die Zukunft, privat und beruflich, alles Gute.

*Bericht Daniele Vergari,
Foto Damian Honegger*



Foto Daniele Vergari

Rückblick: Ein halbes Jahr verging schnell ...

Nach nunmehr fünf Monaten in meiner neuen Rolle als Geschäftsführer im Birrfeld möchte ich einen ersten Rückblick auf diese spannende und ereignisreiche Zeit geben und einen Ausblick in die Zukunft wagen.

Wie bereits in meinem Interview in der vorletzten «Flugpost» vorausgesagt, standen die ersten 100 Tage im Zeichen des intensiven Kennenlernens – sowohl der internen Prozesse als auch der Mitarbeitenden und Stakeholder. Es war mir von Anfang an wichtig, ein tiefes Verständnis für die Strukturen und Abläufe zu entwickeln, um nicht nur oberflächliche Eindrücke zu sammeln und schnelle, unüberlegte Entscheidungen zu fällen, sondern die komplexen Wechselwirkungen in den beiden Unternehmen in ihrer ganzen Tiefe zu erfassen.

In den ersten Wochen habe ich bewusst viel Zeit investiert, um die Mitarbeitenden kennenzulernen. Dieser persönliche Austausch hat mir nicht nur geholfen, ein Vertrauensverhältnis aufzubauen, sondern auch wertvolle Einblicke in die Unternehmenskultur und die individuellen Motivationen der Mitarbeitenden zu gewinnen. Die Gespräche haben mir auch gezeigt, dass im Birrfeld ein starkes Team mit einem gemeinsamen Ziel und einer geteilten Leidenschaft arbeitet. Das war und ist für mich ein wichtiger Ankerpunkt in meiner täglichen Arbeit.

Parallel dazu habe ich mich intensiv mit den betrieblichen Abläufen und den aktuellen Herausforderungen auseinandergesetzt. Mein Ziel war es, die «richtigen Stellschrauben» zu identifizieren – jene Hebel, an denen wir gemeinsam ansetzen können, um das Birrfeld nachhaltig und erfolgreich weiterzuentwickeln. In dieser Zeit konnte ich bereits einige wichtige Zwischenziele erreichen, die unser gemeinsames Vorankommen sichern.

Eines dieser Zwischenziele war die erfolgreiche Verkaufsabwicklung der HB-CNY. Dies war ein wichtiger Schritt, um unsere Flotte zu optimieren und Ressourcen für

zukünftige Investitionen freizusetzen. Weiter in diese Sparte gehört auch die Verhandlung zur aussergerichtlichen Einigung mit ZLIN, welche im Juni dieses Jahres erzielt werden konnte. Was mir dabei besonders gefallen hat, ist das interdisziplinäre Zusammenarbeiten innerhalb der FSB.

Ein weiterer Meilenstein war der Aufbau eines aktuellen Kennzahlen-Reportings für alle Profitcenter. Diese neue Transparenz ermöglicht es uns, fundierte Entscheidungen zu treffen und unsere Strategie gezielter auszurichten. Parallel dazu haben wir eine Umstrukturierung in der Maintenance angestossen, um die Effizienz zu steigern und unseren Service zu verbessern.

Auch im Bereich des Marketings und der Kundenbindung haben wir Fortschritte gemacht. Gemeinsam mit meinem Team habe ich das Rundflugkonzept überarbeitet, um es attraktiver und wirtschaftlich rentabler zu gestalten. Zudem haben wir erfolgreich die Urabstimmung für die neuen Statuten durchgeführt, was uns eine zeitgemässen und zukunftsorientierte Vereinsstruktur gibt.

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Überarbeitung und Erneuerung der IT-Infrastruktur. In einer Zeit, in der Digitalisierung und Datensicherheit immer wichtiger werden, ist es unerlässlich, dass wir auch in diesem Bereich auf dem neuesten Stand sind.

Auf übergeordneter Ebene habe ich als neuer Vizepräsident der SwissPSA begonnen, die Interessen des Birrfelds stärker in die Entscheidungen einzubringen und den Standort Birrfeld weiter zu stärken.

Zusammenfassend kann ich sagen, dass die ersten fünf Monate eine intensive, aber sehr bereichernde Zeit waren. Ich habe viel gelernt, wertvolle Beziehungen aufgebaut und ein vertieftes Verständnis für die Abläufe und Strukturen im Birrfeld entwickelt. Durch die bereits erreichten Zwischenziele haben wir wichtige Weichen für die Zukunft gestellt. Und letzten Endes habe ich auch ein persönliches Ziel erreicht und Ende Mai den PPL-Skilltest erfolgreich bestanden.

Ausblick

Ein zentraler Punkt, der in den nächsten Monaten konsequent weiterverfolgt werden muss, ist die Klärung bezüglich des geplanten Kiesabbaus rund um das Birrfeld. Ich werde mich intensiv mit den relevanten Akteuren auseinandersetzen, um sicherzustellen, dass unsere Interessen gewahrt bleiben und wir eine Lösung finden, die sowohl den betrieblichen Anforderungen als auch den ökologischen und rechtlichen Vorgaben gerecht wird.

Nachdem wir die Überarbeitung und Erneuerung der IT-Infrastruktur angestossen haben, liegt der Fokus nun darauf, die geplanten Massnahmen konsequent umzusetzen. Dies betrifft sowohl die Hardware als auch die Reduktion der Komplexität im Bereich der Software. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem Abbau von überflüssigen Schnittstellen, um die Effizienz unserer Prozesse zu steigern und die Wartung zu vereinfachen. Die Optimierung unserer IT-Landschaft wird uns nicht nur im Tagesgeschäft entlasten, sondern auch die Grundlage für zukünftige digitale Initiativen schaffen.

Zusammen mit diesen konkreten Projekten wird der Fokus weiterhin auf der Stabilisierung und Weiterentwicklung des Birrfelds liegen. Ich bin zuversichtlich, dass wir bis zum Jahresende weitere wichtige Fortschritte erzielen und die Vision von einem «Zusammenwachsen – zusammen wachsen» weiter in die Tat umsetzen werden. Es liegt eine spannende Zeit vor uns, in der wir gemeinsam die Zukunft des Birrfelds gestalten können.

Ich danke allen für die bisherige Unterstützung und freue mich auf die kommenden Herausforderungen.

Daniele Vergari

Maintenance Birrfeld hinter den Kulissen

Leidenschaft, Technik und Nostalgie

Abseits des allgemeinen Wirbels auf dem vorderen Teil des Flugplatzes Birrfeld verbirgt sich eine Welt voller Leidenschaft, Technik und Nostalgie: die moderne und gut eingerichtete Flugzeugwerkstatt für Kolbenflugzeuge. Hier, fernab der Hektik grosser Flughäfen, widmen sich enthusiastische Mechaniker mit Hingabe und Sorgfalt der Instandhaltung und Pflege von Kleinflugzeugen. Schon beim Betreten der lichtdurchfluteten Werkstatt wird man von einem unverwechselbaren Duft begrüßt, der eine Mischung aus Flugbenzin und Motoröl in sich trägt. In dieser Werkstatt findet man keine gigantischen Passagiermaschinen, sondern liebevoll gepflegte Cessnas, Pipers und andere durch Kolbenmotoren angetriebene Flugzeuge, die teilweise seit Jahrzehnten den Himmel durchstreifen. Sie alle werden nach den aktuellen Standards gewartet. Das Spektrum auf der Zeitleiste ist breit gefächert: Einerseits sind Flugzeuge mit über einhundert Jahren alter Technologie ausgestattet, andererseits mit moderner Technik wie Dieselmotoren oder Glascockpit-Systemen. Die Mitarbeiter, grösstenteils langjährige Luftfahrtbegeisterte und Piloten, arbeiten mit aussergewöhnlich grosser Hingabe. Trotz ihrer oft mit Öl und Dreck verschmierten Hände hindert sie nichts daran, jedes Flugzeug in ihrer Werkstatt mit der Präzision und Sorgfalt zu behandeln, die



es ohne Zweifel verdient. Im Birrfeld geht es um mehr als nur Technik – es geht um Professionalität, Kundenzufriedenheit, die Leidenschaft für die Fliegerei und der Verwirklichung des Traums vom Fliegen.

Geordneter Mikrokosmos

In der Werkstatt herrscht eine strukturierte Betriebsamkeit. Mechaniker beugen sich über Motoren, inspizieren die Flugzeugstruktur oder ersetzen gar ganze Flügelholme. Auf den Werkbänken liegen Teile in allen möglichen Stadien der Wartung. Es ist ein geordneter Mikrokosmos, in dem jedes Teil seinen Platz und jede Aufgabe ihre Zeit hat. Die Technologie, die hier zum Einsatz kommt, mag teilweise auf den ersten Blick antiquiert erscheinen, doch gerade das Wechselspiel moderner und altbewährter Technologie macht den Reiz aus. Kolbenmotoren sind robust und zuverlässig, aber sie erfordern eine spezielle Art von Wissen und Fingerspitzengefühl, die nur durch jahrelange Erfahrung erworben werden kann. Die Mechaniker wissen genau, wie sie den Herzschlag dieser Motoren am Laufen halten und jede Inspektion wird zur sorgfältigen Bestandsaufnahme von Verschleiss und Abnutzung.

Welt des Vertrauens

Es ist auch eine Welt des Vertrauens und der Gemeinschaft. Die Piloten, die ihre Flugzeuge zur Wartung bringen, kennen die Mechaniker

oft persönlich. Es wird über Erlebnisse, technische Herausforderungen oder Visionen von Umbauten an ihren Flugzeugen diskutiert. Diese persönliche Verbindung schafft ein unvergleichliches Vertrauen. In einer Zeit, in der sich die Luftfahrt zu einer anonymen Massenabfertigung entwickelt hat, bleibt Birrfeld ein Ort, an dem die Magie des Fliegens spürbar bleibt.

Fortsetzung folgt

Diese Serie wird in den nächsten Ausgaben der «Flugpost» fortgesetzt und informiert über ausgewählte Themen aus dem Bereich der Maintenance. Wünsche und Anregungen sind willkommen und erwünscht (maintenance@birrfeld.ch).

Bericht und Fotos Dominic Feigenwinter,
Maintenance Birrfeld



Eintrag Flugzeit im AirManager

Liebe FSB-Piloten

Bitte tragt bei jeder Reservierung die geplante Flugzeit ein. So können wir die nächste Maintenance-Inspektion besser und früher einplanen.

Vielen Dank!

Simon Müller, Maintenance Birrfeld

Reservation

Flugzeug reservieren

Reservierungstyp*

Flugzeug*

Pilot*

Von*

Bis*

LSZF-LSZK-LS2A-LSZF

Flugziel
481 Zeichen

Freie Plätze

Geplante Flugzeit
(hh:mm)

Inserat



Cockpit Das Geschenkabo für Flugbegeisterte.

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

Cockpit
Das Schweizer Luft- und Raumfahrt-Magazin

Jetzt abonnieren:
www.cockpit.aero

EAS Fly-in im Birrfeld vom 23. bis 25. August 2024

Die Experimental Aviation of Switzerland (EAS) hat ihr jährlich stattfindendes, internationales Fly-in zum zweiten Mal hintereinander auf dem Flugplatz Birrfeld durchgeführt. Eingeladen waren die Erbauer und Piloten von Homebuilt-Flugzeugen aus ganz Europa. Wegen der etwas unsicheren Wetterprognose für den Sonntag haben leider viele ausländische Teilnehmende absagen müssen. Trotzdem besuchten 34 Besucherflugzeuge den Event. Sie präsentierten sich entlang der Segelflugpiste und konnten von den Zuschauenden von Nahem besichtigt werden. Wiederum sorgte das Team vom Restaurant Cockpit für das Wohl der Teilnehmenden am samstagabendlichen «Awards-Dinner». Diesmal wurden vier Preise vergeben. Diejenigen für das «best Kitplane» und das «most innovative Aircraft» gingen beide an den Kitfox 7S HB-YRK von Ruedi und Ryan Koller. Den Preis für das «most elegant Aircraft» holte sich Peter Stucki mit seiner neu zugelassenen PulsarXP HB-YIP. Günter Böhme wurde für den längsten Anflug zum Treffen ausgezeichnet. Er flog mit seiner HB-Alpha D-ESTY in knapp vier Stunden von Berlin Brandenburg ins Birrfeld und legte dabei knapp 800 km zurück. Nach dem gemeinsamen Morgenessen am Sonntagmorgen flogen die Piloten zurück zu ihren Heimatflugplätzen. Die EAS möchte sich herzlich für die Unterstützung bedanken bei Flugplatzchef Heinz Lehmann und seinem Team, der Crew des AIS und den Mitarbeitenden vom Restaurant Cockpit.



Von Berlin Brandenburg ins Birrfeld. Günter Böhme holte sich die Auszeichnung für den weitesten Anflug



Die Flightline am Samstagnachmittag



Publikumsliebling Breezy RLU-1, HB-YLX von Edi Schütz, das ideale Fluggerät für sommerliche Höchsttemperaturen



«Best Kitbuild» und «Most innovative Aircraft», Kitfox 7S, HB-YRK von Ruedi und Ryan Koller



«Most elegant Aircraft», Pulsar XP, HB-YIP von Peter Stucki

Bericht und Fotos Andreas Meisser, EAS

Feriengruss aus Tivat, Montenegro

Hallo Birrfeld-Team

Lieben Dank für eure Arbeit und dafür, dass das Birrfeld als Ausgangsbasis für solch schöne Flugerlebnisse dient.

Nach einem langen, erlebnisreichen Flugtag endlich on Final RWY 08 for full-stop landing and overnight parking.

Lieber Gruss

Michael, HB-YNN

Bericht und Foto Michael Wellenzohn

Anmerkung der Redaktion – das Birrfeld-Badetuch ist am AIS-Schalter erhältlich (CHF 39.–).



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!

AA(D)O-Camping-Ausflug nach Lommis

Am Wochenende des 31. August/ 1. September veranstaltete die Motorfluggruppe Thurgau das «1st Lommis Fly-in». Das Programm versprach eine Menge Spass: ein Hangarfest mit Barbecue, verschiedenen Infoständen und einem gemütlichen Kinoabend.

Unser Flugplatzleiter Heinz Lehmann und die beiden AADO's Juri Degen und Corsin Widmer liessen sich dieses Event natürlich nicht entgehen.

Heinz und Juri packten die Piper Archer mit Zelt, Luftmatratze und Campingausrüstung voll und machten sich nach dem Mittag auf den Weg nach Lommis. Die Cessna-Crew folgte am Abend. Da unsere Cessna bis auf den letzten Platz ausgebucht war, mussten wir auf das Zelt verzichten. Bei Temperaturen von über 30 Grad war das Freiluftcampen jedoch kein Problem.

Kurz nach 18 Uhr landeten wir dann auch mit der Superhawk im Thurgau. Natürlich parkten wir unsere beiden «Amis» nebeneinander und begannen, unser Nachtlager vorzubereiten. Das Aufpumpen der Luftmatratze wurde bei dieser Hitze zu einer schweißtreibenden Angelegenheit. Umso besser schmeckte das eiskalte Landebier, das wir nach getaner Arbeit in vollen Zügen genossen. Nach einem feinen Barbecue machten wir uns auf den Weg zum Hangar, wo das Kino aufgebaut war.

In toller Fliegeratmosphäre schauten wir natürlich «Top Gun» – was könnte man



auch anderes erwarten? Nach der Filmvorstellung stürzten sich unsere Passagiere – die Piloten natürlich ausgenommen – noch ausgiebig auf die Hangarbar und hielten tapfer durch, bis das letzte Licht gelöscht wurde!

Danach machten wir uns auf den Weg zu unseren Schlafplätzen. Die Cessna-Crew genoss unter dem Flügel eine traumhafte, sternklare Nacht – während die Piper-Crew in ihren Zelten schnarchte und von all dem himmlischen Spektakel nichts mitbekam!

Am Morgen wurden wir vom aufkommenden Nebel geweckt – und ohne Zelt wurde es dann doch ein bisschen feucht. Das Kondenswasser tropfte fröhlich vom Cessna-Flügel direkt auf unseren Schlafplatz und sorgte für einen unerwarteten Weckruf!

Bald machten wir uns auf die Suche nach einer Kaffeemaschine und zum Glück wurden wir im C-Büro fündig. Anschliessend genossen wir ein erstklassiges Frühstücksbuffet, das von der Motorfluggruppe Thurgau organisiert wurde und verbrachten die Zeit mit den anderen Fly-in-Piloten.

Das Thermometer kletterte am Morgen schnell wieder nach oben. Da die Piste in Lommis eher kurz war und Hindernisse im Ausflug hat, wollten alle Piloten so früh wie möglich starten, um die kühleren Temperaturen

auszunutzen. Am Sonntag öffnete der Flugplatz in Lommis jedoch erst um 11 Uhr. Bereits um 20 vor 11 starteten die ersten Maschinen ihre Motoren, um als Erste am Holding Point zu sein. Mit der Superhawk hatte ich jedoch den Luxus, über genügend Leistungsreserve zu verfügen, und reihte mich darum als einer der Letzten in die Startreihe ein. Nachdem wir einige ziemlich «flache» Starts der anderen Maschinen beobachtet hatten, waren wir um 11.15 Uhr auch endlich an der Reihe (währenddessen heizte sich unsere Cessna auf wie eine finnische Sauna). Wie erwartet und berechnet, liess uns unsere Cessna nicht im Stich. Nach nur etwa 280 Metern auf der Grasbahn schwebten wir sanft in die Luft und flogen dann via Zürichsee zurück nach Buttswil. Den Rest dieses sehr heissen Tages verbrachten wir dann mit dem Böötl auf der Reuss – was bei diesen Temperaturen fast noch mehr Spass machte als das Fliegen.

Insgesamt war es ein toller Event, und wir können allen Pilotinnen und Piloten nur ans Herz legen, bei solchen Fly-ins mitzumachen. Campen mit dem Flieger macht einfach doppelt so viel Spass!



Bericht und Fotos Corsin Widmer,
AA(D)O & AIS



Zwei Birrfelder Piloten mit dem Seaplane unterwegs in Schottland

Die Schönheit und die Wunder Schottlands aus der Luft zu erleben, auf Flugplätzen und vielen atemberaubenden Seen (Lochs) landen zu dürfen, ist ein Privileg. Schottland gilt fliegerisch als Highlight und gehört zu den schönsten Gegenden der Britischen Inseln! Allerdings sind die Wetterverhältnisse, wie so oft in den nördlichen Ländern, häufig «launisch» und die Windverhältnisse anspruchsvoll.

Am 9. Juli 2024 trafen Markus Baumberger und ich den pensionierten ATC-Controller und Seaplane-Instruktor Hamish Mitchell auf dem Flugplatz Prestwick. Nach der Flugvorbereitung hoben wir um 9.42 Uhr mit der 1969 erbauten C172F Reims Rocket ab. Das Flugzeug mit dem Kennzeichen «G-DRAM» ist im Besitz von Hamish Mitchell und verfügt über 210 PS. Es wird liebevoll auch «Wee DRAM» genannt, was angesichts des neuen, mit Schottenmuster bemalten



Leitwerks sehr passend ist! Das Flugzeug ist in Schottland sehr bekannt, da es bereits in vielen Fernsehsendungen und Werbespots, unter anderem mit David Beckham, zu sehen war.

Nach mehreren Landungen in Loch Lomond («rough water») und Loch Awe flogen wir nach Oban, um aufzutanken. Unterwegs kreuzten uns sechs amerikanische F-15 Eagle und zwei Chinook-Helikopter, die ersten beiden F-15 auf unserer Flughöhe von 500 ft AGL! Ein Erlebnis der Extraklasse! Die Landung auf der Hartbelagpiste in Oban mit 15 Knoten Querwind forderte den Piloten! Oban wird von den Piloten gerne als «fuelstop» in den Hebriden genutzt.

Es folgten weitere Wasserlandungen auf den Löchern Arianas und Shiel, wo wir unser Flugzeug an einer wunderschönen Beach sicherten. Nach der «Pause in der unberührten Natur» flogen wir weiter über herrliche Landschaften und an der durch Harry Porter berühmt gewordenen Eisenbahnbrücke «Glenfinnan Viaduct» (in der Nähe von Fort William) vorbei Richtung unserer «homebase Glenforsa». Der kleine Flugplatz auf der Hebrideninsel Mull gehört sicher zu



den schönsten Grasplätzen Europas, denn er ist landschaftlich traumhaft gelegen. Der Anflug auf die zumeist genutzte Piste 26 ist hindernisfrei. Sie ist 780 Meter lang und fällt nach Süden (also quer zur Pistenachse) etwas ab. Der Anflug auf die 08 ist ebenfalls hindernisfrei; weiter westlich steigt das Gelände etwas an, sodass man dort die Platzrunde (immer auf der Meerseite) etwas enger fliegen muss. Der Wind kann tückisch sein und im Anflug muss immer mit Turbulenzen gerechnet werden. Es hat deshalb drei Windsäcke entlang der Piste.

Im berühmten und gemütlichen «Glenforsa Hotel», direkt neben der Piste gelegen, genossen wir einen traumhaften Sonnenuntergang über dem Sound of Mull und die sehr gute Küche des Restaurants. Den Abend liessen wir an der Bar mit «Seaplane-Fachsimpeleien» und einem schottischen Whisky ausklingen. Immer mit direktem Blick auf die G-DRAM und das Meer!

Nach einer ruhigen Nacht ging die Seaplane-Reise und das Flugtraining am 10. Juli weiter: Nach den wichtigen Rekognoszierungen, immer mit der «schottischen Checkliste WOODS»

- **W** wind (direction)
 - **O** obstacles (out of water)
 - **O** obstacles (below surface)
 - **D** depth
 - **S** surface (water)
- setzten wir die G-DRAM auf «den Löchern»

Shiel, Morar und den in einem engen Tal gelegenen Loch Beoraid mehrmals auf. Verschiedene Übungen wie circular take-off (into wind), step-taxi oder short approach rundeten das fliegerische Programm ab. Nach einem erneuten Tankstopp in Oban landeten wir nochmals auf dem Loch Shiel und beobachteten an einem «stone jetty». Eine eindrückliche, lehrreiche Erfahrung!

Nach einer weiteren Nacht in Glenforsa flogen wir am 11. Juli nochmals das Loch Morar an, bevor wir auf der «einsamen Hartbelagpiste» von Plockton aufsetzten. Nach einem kurzen Fussmarsch von 20 Minuten empfing uns das auf einer kleinen Halbinsel gelegene, malerische Dörfchen Plockton. Nach einer Zwischenverpflegung am Hafen folgten weitere «Wasserungen» auf den Lochs Cluanie, Loyne, Awe und Eck. Letzteres bot hervorragende Bedingungen und lud geradezu zu mehreren Landungen auf der glatten See-Oberfläche ein. Nach einem letzten Tankstopp in Oban schlügeln wir schweren Herzens «Heading Prestwick» ein und landeten 45 Minuten später sanft auf der Hartbelagpiste des internationalen Flughafens. Eine überaus lehr-, erlebnisreiche und trotzdem sehr gemütliche Seaplane-Reise ging damit zu Ende.

Bericht und Fotos Heinz Wyss

Rückkehr der Mooney HB-DIC ins Birrfeld



Endlich, 3 ½ Jahre nach ihrer Bauchlandung in Ecuvillens, ist die Mooney HB-DIC der Motorfluggruppe, aus Grenchen kommend, am 5. Juli kurz nach fünf Uhr abends ins Birrfeld zurückgekehrt.

Zur langen Untersuchungsdauer der SUST, zu der die Einsprache des Unfallpiloten zum Unfallbericht wesentlich beigetragen hatte, kam die erste Einschätzung des Reparaturbetriebes in Ecuvillens, dass wohl ein Totalschaden vorliegen würde und man die Maschine aufgeben müsse. Dem Engagement langjähriger MFG-Piloten ist es zu verdanken, dass dieses «Todesurteil» für unsere Mooney nicht ohne zusätzliche Abklärungen einfach akzeptiert wurde. Neue Offerten und Gespräche mit der Versicherung zeigten zum Glück ein weit günstigeres Bild. Somit wurde entschieden, der Mooney neues Leben einzuhauen.

Nach Instandstellung des Fahrwerks konnte die HB-DIC mit einer Sonderbewilligung des BAZL zur vollständigen Reparatur nach Grenchen überflogen werden. Der Motor, der nur wenige Stunden vor dem Unfall erst ersetzt worden war, wurde bei

Cermex in Lausanne überprüft und der Propeller bei MT-Propeller repariert. Für die Reparatur- und Spenglerarbeiten waren die Firmen Aerotec und Diener Aviation Services in Grenchen zuständig. Die Arbeiten wurden tadellos ausgeführt, aber leider nicht mit allerhöchster Priorität, sodass es erneut zu Verzögerungen kam. Gross war die

Freude daher, als das Flugzeug am 5. Juli im Birrfeld einschwebte. Die Mooney wurde von der Feuerwehr begrüßt und beim anschliessenden Apéro wurde auf ihre Rückkehr gebührend angestossen.

Ein wichtiges Element im Vereinsleben der Motorfluggruppe Birrfeld sind die zahlreichen jährlichen Ausflüge; vor allem ins Ausland. Die Wiederinbetriebnahme der Mooney war daher lange sehnlichst erwartet worden. Sie ist das schnellste Flugzeug der Gruppe mit einer Reisegeschwindigkeit von 140 Knoten und ist für IFR-Flüge zugelassen. Nachdem die HB-DIC nun wieder wie neu erstrahlt, ist geplant, die Instrumentierung der Maschine in nächster Zeit zu modernisieren.

Im Weiteren betreibt die MFG zwei Robins, die durch die grosszügige Verglasung des Cockpits eine spektakuläre Sicht auf die Umgebung erlauben. Die Robin hat eine gute Zuladung, wodurch auch zu viert geflogen werden kann und das nicht nur mit minimalem Betankung.

Nun hoffen unsere Mitglieder auf einen schönen Herbst, um mit vollständiger Flotte ihre geplanten Reisen realisieren zu können.

*Bericht und Fotos Heinz Rütsche,
MFG Birrfeld*



Vorstellung Haltergemeinschaften und Fliegergruppen

Der Flugplatz Birrfeld bietet für die Privatfliegerei einen grossartigen Ausgangspunkt. Der Einstieg in die Fliegerei erfolgt im Regelfall auf gemieteten Flugzeugen bei der FSB. Für längere Reisen setzen die Verfügbarkeit und die Mindestflugzeitenregelungen der FSB-Maschinen bald Grenzen. Daher haben sich in der Vergangenheit mehrere hundert Pilotinnen und Piloten im Birrfeld dazu entschieden, ein eigenes Flugzeug zu erwerben oder gar selbst zu bauen. Um die Kosten auf mehrere Köpfe zu verteilen, haben sich mehrere Piloten zu Haltergemeinschaften zusammengeschlossen und können so unvergessliche Flugreisen durchführen.

Gemeinsam kümmern sich die Mitglieder der Haltergemeinschaften um den Unterhalt und die Modernisierung der Maschinen, um die Flugzeuge langfristig betreiben zu können. Die Pilotinnen und Piloten selbst werden aber auch älter und müssen ihre Pilotenlaufbahn beenden. Damit verliert

die Haltergemeinschaft ein Mitglied und muss auf die Suche nach einer Nachfolgerin/einem Nachfolger gehen. Es wird dabei immer herausfordernder, den Kontakt zu neuen Piloten zu finden und diese für die Beteiligung an einer Haltergemeinschaft zu motivieren.

Zahlreiche Mitglieder der Aktavia sind ebenfalls in Haltergemeinschaften organisiert. Daher hat sich der Vorstand entschieden, Ende März 2025 einen Anlass auf die Beine zu stellen, bei dem Haltergemeinschaften und Fluggruppen mit Charterpiloten der FSB oder anderen Interessierten in Kontakt gebracht werden sollen. Ziel des Events soll es sein, neue Anteilshalter oder Mitglieder in Fluggruppen zu finden.

Dieser Anlass soll einerseits aus einem Static Display der Flugzeuge auf dem Tar mac und andererseits einer Vortragsreihe bestehen. Im Static Display können interessierte Piloten die Flugzeuge besichtigen und die Halterinnen kennenlernen. In der

Vortragsreihe sollen den Interessenten die Freuden und Leiden einer Flugzeugbesitzerin dargelegt werden und die Überzeugung geschaffen werden, dass die Freuden die Leiden weit überwiegen.

In den kommenden Wochen werden die Haltergemeinschaften und Fluggruppen ein E-Mail vom Aeroclub erhalten, in dem sie angefragt werden, ob sie an der Teilnahme dieser Veranstaltung interessiert sind. Der Beitrag der Haltergemeinschaften ist die Erstellung eines Steckbriefs ihrer Flugzeuge und der Haltergemeinschaft, welcher in der «Flugpost» vom Dezember publiziert wird und während des Anlasses verteilt werden kann.

Ihr könnt natürlich auch schon jetzt mit der Aktavia Kontakt aufnehmen, damit wir mit den Vorbereitungsarbeiten bereits beginnen können. Kontakt: andreas.marti@birrfeld.ch (Vorstandsmitglied der Aktavia)

Bericht Andreas Marti

Im Birrfeld gesehen



Foto Guido Schmid



Foto Daniel Bellmont

Wo ist denn der Hagelflieger?

Einigen ist es aufgefallen – unser Hagelflieger HB-TOP fehlte dieses Jahr im Birrfeld. Es war ein spezieller Anblick, wenn die Cessna 182 mit ihren «Raketen», wie einige die Vorrichtungen nannten, auf dem Vorfeld zum Take-off rollte.

Dies war ein Feldversuch über mehrere Jahre, welcher zusammen mit der Basler Versicherung, einem Wetterdienstanbieter, der Universität und der FK-Aviation durchgeführt wurde. Aber was genau machten wir? Das Ziel der Hagelabwehr ist es, akute Hagelereignisse zu bekämpfen. Aber der Reihe nach; wie entsteht Hagel?

Für gewöhnlich entsteht Hagel im Sommer, wenn die warme, feuchte Luft in einer potenziellen Gewitterwolke nach oben steigt. Dort kühlte sie ab, kondensiert zu Wasser und wenn sie hoch genug steigt und abkühlt – gefriert das Wasser zu kleinen Eiskristallen. Sind die Luftströme stark genug, drücken sie das gefrorene Wasser noch weiter nach oben in noch kältere Luft. Dabei zieht jedes Eisstück andere Teilchen, die durch die Wolken schweben, an. Außerdem reichert sich immer mehr Eis an den Kristallen an. Es geht dann innerhalb der Wolke auf und ab. Mit noch mehr kaltem Wasser und kalter Luft wird der Eisblocken also immer grösser. Wenn dem Luftwirbel die schweren Eisbälle zu schwer werden und diese nicht mehr nach oben drücken können, fallen diese dann nach unten. Das ist nichts anderes als Hagel.



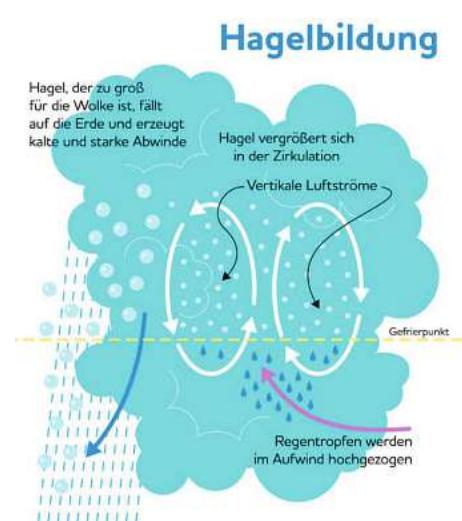
Seit Ende des 19. Jahrhunderts wird Hagelabwehr praktiziert. Zuerst schoss man Russpartikel und später Silberiodid mit Kanonen vom Boden in die Gewitterwolke. Heutzutage ist man mit dem Flieger flexibler und kann die Wolken im Aufbaustadium an ansprechender Stelle frühzeitig impfen.

vom Zürcher Weinland dem Jura entlang zum Genfersee, nach Montreux über Thun, das Napfgebiet bis zum Zürichsee. Wir werden dann in die Aufwindzone vor der entsprechenden Wolke dirigiert. Dort suchen wir starke Aufwinde. Sobald wir diese feststellen, impfen wir die sich im Aufbau befindende Wolke mit Silberiodid-Partikeln (für die Umwelt absolut kein Risiko). Wir benutzen dazu



Hagelkanone im 20. Jahrhundert

Wie gehen wir vor?
Wir arbeiten eng mit dem Wetterdienst zusammen. Ein Meteorologe beschäftigt sich durchgängig mit dem Wetter bezüglich Gewitterentwicklung und Hagelwahrscheinlichkeit. Ausgehend von seinen Daten und seiner Beurteilung werden wir Piloten in Bereitschaft versetzt oder eben nicht. Um 7 Uhr morgens bekommen wir die ersten Statusinformationen des Tages und spätestens gegen Mittag den definitiven Entscheid, ab wann wir mit einem Einsatz rechnen müssen. Somit machen wir uns bis zur vorgegebenen Zeit im Birrfeld ready und warten auf den Anruf des Meteorologen, um zu starten. Dieser führt uns anhand seiner Radardaten zu einer potenziellen Gewitterwolke mit Hagel tendenz. Unser Einsatzgebiet reicht



Feststoff-Fackeln und Generatoren für Silberiodid. Diese Partikel werden durch die Aufwinde in die Wolke gezogen und binden die Wassertropfen früher, damit diese schneller schwer werden. Somit fallen sie früher aus der Wolke. Es entsteht Niederschlag in Form von Regentropfen oder kleinen Hagelkörnern, bevor sie gefrieren und sich vergrössern können. Dies hilft, grosse Schäden in der Agrarwirtschaft oder generelle Sachschäden zu verhindern. Während der Einsätze werden Daten von Einsatzdauer, Mengen der Einsatzmittel, des weiteren Wetterverlaufs (Radar-daten) etc. aufgenommen. Diese werden zusammen mit Versicherung, Wetterdienst und Universitätspraktikanten in einem Projekt ausgewertet. Es deutet darauf hin, dass nach den Einsätzen der Niederschlag früher oder der Hagel viel kleiner ausfällt. In Deutschland und Österreich sind viele Flugzeuge seit Jahren unterstützt von den Versicherungen im Einsatz. Wir hoffen, dies in der Schweiz bald wieder weiter durchführen zu können.

Bericht und Fotos Peter Mathis



Modellnachbau der HB-OCI

Im September 1972 begann ich meine fliegerische Ausbildung auf der Piper L4 HB-ODD im Birrfeld.

Nach 50 Jahren, im September 2022, machte ich meinen letzten Flug mit der Piper HB-OCI. Nach diesem Abschluss mit vielen schönen Erinnerungen an die Fliegerei kam die Idee, eine Piper im Modell nachzubauen. Durch Internetrecherchen fand ich einen Bausatz ganz in Holz. Im Winter 2023/2024 baute ich in ca. 220 Stunden die rund 320 Teile aus Balsa-/Sperrholz und Beschlägen zusammen.

Technische Daten:

Massstab:	1:6
Spannweite:	180 cm / Länge 105 cm
Motor:	48 A / 696 W
Akku:	LiPo 4 S 3300 mAh
Fluggewicht:	3150 g

Bericht und Foto Peter Schwendemann



Wiederaufbau Roesgen EPR301



Der Roesgen EPR301 der Veterano ist seit 1975 im Birrfeld daheim. Seit einem Startunfall vor bald 15 Jahren war das Flugzeug im Dornröschenschlaf. Dieses Flugzeug mit Jahrgang 1939 wurde in Genf von den Herren Roesgen und Augsburger entwickelt und gebaut – und ist somit ein echtes Schweizer Fabrikat. Nun wurde das Flugzeug in

die Werkstatt gebracht und soll nach der Revision wieder in die Luft. Ein paar Informationen zu diesem Projekt werden auf www.roesgen.ch publiziert.

*Bericht und Fotos Christian Nicca,
FG Veterano*



Termine 2024

11. Oktober 2024

16.00 Uhr, AeCA Vereinsausflug LSZX Schänis

19. Oktober 2024

9.00 Uhr, Flugplatzputzete

8. November 2024

18.00 Uhr, Neumitgliederapéro

6. Dezember 2024

16.30 Uhr, Samichlaus im Birrfeld

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

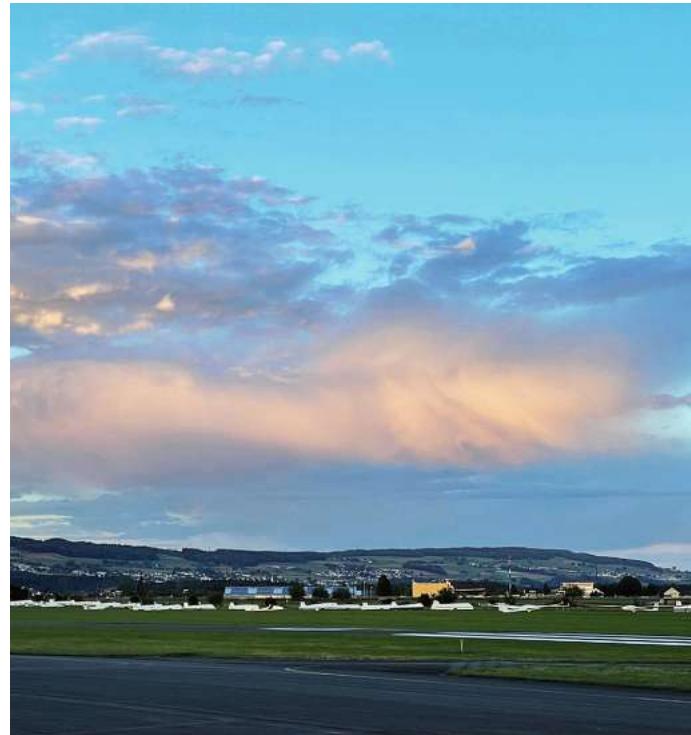


Foto Sunya Bucher



PEUGEOT

E-308 / LongRange

100% ELECTRIC



FOLGEN SIE DER FASZINATION.

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

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



Auto Gysi
Hausen

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

Birrfelder

Flugpost



produziert.
konzipiert.
gestaltet.