

Birrfelder Flugpost



BIRRFELD
FLIEGEN ERLEBEN

Nr. 3 – September 2025

Aero-Club Aargau

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 Fliegerkameradinnen und -kameraden

Die Arbeit im Vorstand des Aero-Clubs Aargau bezeichne ich persönlich als verantwortungsvoll, vielseitig, lehrreich und bereichernd! Bevor ich an dieser Stelle mit meiner Reflexion fortfahre, möchte ich einen Einblick ins Innere des Vorstandes geben: Im November 2022 ist ein komplett neues Team angetreten und hat die Herausforderung «Turn-around Birrfeld» angenommen. In Bezug auf die Gruppendynamik und unsere Energie war der gemeinsame Start ein enormer Vorteil. Nach bald drei Jahren mit erfolgter Stabilisierung und Neuausrichtung (und bisher eines Wechsels im Vorstand) müssen wir aufpassen, dass der damalige Vorteil nicht plötzlich zu einem Nachteil verkommt. Zur nachhaltigen Entwicklung des Birrfelds gehört ebenso eine verantwortungsbewusste und langfristig ausgerichtete Nachfolgeplanung des Vorstandes.

Einerseits sollte nicht plötzlich die Mehrheit der Vorstandsmitglieder abtreten und andererseits ist es positiv, wenn das Gremium regelmässig neue Impulse in Form von neuen Kolleginnen und Kollegen erfährt. Dieser Ablöseprozess wird im Jahr 2026 beginnen. Zurückkommend auf meine persönlichen Erfahrungen im Vorstand des AeCA: Neben den spannenden Tätigkeiten war es phasenweise – insbesondere in der Anfangs- und Turn-around-Phase – auch zeitintensiv. Nicht zuletzt wegen diesen Erfahrungen, aber auch aufgrund der erkannten Komplexität unseres Betriebes haben wir unsere Organisation und die Strukturen laufend professionalisiert und gestärkt. Heute sind wir an einem Punkt, an welchem sich der Vorstand auf die strategischen Themen und Projekte fokussieren kann, während das Team unter der Leitung des Geschäftsführers das operative Tagesgeschäft zuverlässig stemmt und laufend weiterentwickelt. Dadurch ist der Aufwand für die Vorstandsmitglieder wieder auf ein vertretbares und miliztaugliches Level gesunken. Ein Vorstandsamt erfordert immer einen gewissen Zusatzaufwand, allerdings muss dies – gerade in der heutigen Zeit – langfristig mit einem ausgefüllten Berufs- und Familienleben vereinbar sein.

Neben der interessanten Vorstandarbeit haben wir im Birrfeld bekanntlich einige spannende Projekte gestartet, die das Birrfeld in den nächsten Jahren einen grossen Schritt vor-

wärtsbringen werden. Diese Projekte werden aus Kosten- und Auslastungsüberlegungen nur teilweise mit eigenen Mitarbeitenden bzw. Vorstandsmitgliedern abgedeckt. Solche Projekte bieten daher weitere spannende Betätigungsfelder für interessierte Vereinsmitglieder. Ihr seht, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, das Birrfeld ist darauf angewiesen, dass sich motivierte Mitglieder für unseren schönen Flugplatz engagieren. Du bist in deinen Dreissigern und möchtest noch etwas andere Erfahrungen sammeln? Oder du hast dein Berufsleben mit beispielsweise Verwaltungserfahrung sozusagen hinter dir? Oder du stehst irgendwo dazwischen und möchtest ambitionierte Ideen umsetzen? – Dann komm einfach unkompliziert und unverbindlich auf mich oder meine Kollegen zu! Dem aktuellen Vorstand ist es ein grosses Anliegen, dass das Gremium weiterhin sehr gut funktioniert und, auch auf menschlicher Ebene, passende Profile spannende Kompetenzen einbringen. Darüber hinaus möchten wir gerne noch etwas mehr «Diversity» abbilden – auch aus eigener Erfahrung bin ich überzeugt, dass gemischte Teams bessere Leistungen erbringen. In diesem Sinne freuen wir uns auf das Kennenlernen! Wir wünschen euch einen goldenen Herbst 2025 mit zahlreichen fliegerischen Höhenflügen.

Roman Hunziker,
Präsident Aero-Club Aargau

Impressum

Herausgeber

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

Erscheinungsweise

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

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

| | |
|-----------------------------|----|
| <u>Aus dem Vorstand</u> | 4 |
| <u>AeCA</u> | 5 |
| <u>Personelles Birrfeld</u> | 7 |
| <u>Segelflug</u> | 12 |
| <u>Verschiedenes</u> | 16 |
| <u>Termine 2025</u> | 26 |

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

Aus dem Vorstand

Vorstandsklausur in Belp

Am 13. und 14. Juni haben sich der Vorstand des Aero-Clubs Aargau und der Verwaltungsrat der FSB zusammen mit Daniele in die Vorstandsklausur nach Belp begeben. Nach einem kurzen Flug am Freitagmorgen sind wir im renovierten Airportshotel Amante direkt in die Bearbeitung der Traktandenliste eingestiegen. Als eines der Hauptthemen wurde diskutiert, wie der Vorstand/VR und die Berufsorganisation im Birrfeld die anfallende Arbeit untereinander aufteilen. Auch in Zukunft wird es viel zu tun geben, um unser Birrfeld weiterzuentwickeln. Es bestehen viele Möglichkeiten und grosse Chancen für das Birrfeld, aber die Entwicklung und die Ausarbeitung benötigen auch viel Arbeit. Nicht alles können Vorstand und Verwaltungsrat selber und in der Freizeit erledigen. Auch das KMU Birrfeld hat neben der Sicherstellung des Flugbetriebs nicht immer Kapazität, um an den übergeordneten Themen zu arbeiten. Aus diesem Grund haben wir auch den Helfer- und Fachkräftepool ins Leben gerufen. Neben der Weiterentwicklung des Flugplatzes haben wir uns auch dem Betreibermodell für die Fliegerschule und der



Überarbeitung des Personalreglements gewidmet, ebenso der Weiterentwicklung der Betriebsssoftware Flying Fleet.

Am Freitagabend durfte nach einem Besuch im Tower Bern auch ein gemeinsames Abendessen in gemütlicher Umgebung nicht fehlen. Der Samstag im Sitzungszimmer wurde aufgelockert durch einen Besuch der Helikopter-Maintenance der Lions Air im neu gebauten Maintenance-Hangar. Am späten Nachmittag traten wir den Heimflug an, teilweise noch mit Umwegen durch das Berner Oberland.

Die Klausur war wieder ein äusserst gelungener Anlass, um an übergeordneten Themen zu arbeiten und sich innerhalb des Vorstands und Verwaltungsrats abzugleichen.

Bericht und Fotos Fabian Hummel



AeCA

Neuer Social-Media-Auftritt

Wir leben in einer Zeit, in der Informationen und Neuigkeiten immer schneller fliessen. Auch für das Birrfeld eignen sich Social-Media-Plattformen wie Facebook und Instagram als wirkungsvolle Kommunikationskanäle. Hier können wir euch direkt, aktuell und unkompliziert erreichen – egal ob es um spannende Aviatik-Momente, einen kulinarischen Tipp aus dem Restaurant oder um kommende Veranstaltungen geht.

Damit ihr euch nicht mehr durch verschiedene Seiten klicken müsst, haben wir ältere Kanäle mit wenigen Beiträgen gelöscht.

Der aktuelle Kanal «Birrfeld» vereint nun alles, was unseren Flugplatz ausmacht: Aviatik, Genuss, Erlebnis und Naherholung.

Warum ist das wichtig?

- Weil man so auch unterwegs jederzeit informiert ist.
- Weil wir neue Zielgruppen für das Birrfeld begeistern können – und das stärkt uns alle.
- Weil Bilder und kurze Videos die Faszination Fliegen noch direkter erlebbar machen.

Zudem wurde die Bildsprache angepasst und harmoniert nun perfekt mit dem neuen Corporate Design und dem Logo. So entsteht ein moderner Auftritt, der das Birrfeld als Ort des Fliegens, der Begegnung und der Erholung zeigt.

👉 Folgt uns auf Instagram und Facebook unter @birrfeld und bleibt immer auf dem Laufenden.



Wichtige Anliegen der Flugplatzleitung

Lärmverminderung

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

1. Den Downwind nicht extenden, sondern bei Bedarf einen Orbit auf 2000 Fuss zur Innenseite des Flugplatzes fliegen.
2. Base 08 verläuft exakt über der Baumallee. Wird die Base zu weit westlich geflogen, wird bewohntes Gebiet von Lupfig überflogen. Base 26 verläuft genau über die Reussbrücke.
3. Den Downwind exakt gemäss VAC und nicht zu weit nördlich fliegen. Die Gemeinden Hausen, Mülligen und Birmenstorf sind auf der VAC-Karte als «lärmempfindliche Gebiete» markiert.
4. Ein- und Ausflug West: Route genau in der Mitte zwischen Habsburg und Scherz einhalten. Immer via Sektor West fliegen: kein Überfliegen von Schinznach Bad durch Abkürzen.
5. Ein- und Ausflug Nord: Bitte exakt gemäss VAC fliegen. Genau Mitte Ettenthalberg, in der Mitte zwischen Hausen und Mülligen. Das Überfliegen von Mülligen und Hausen unbedingt vermeiden.
6. 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 Briefingraum.
5. Höhen bei Einflug aus Sektoren einhalten (4000 Fuss). Im Ausflug auf 3500 Fuss steigen.

Anrampung Hangar 5

Als weitere Investition in unsere Infrastruktur konnte die Anrampung der Führungs- schienen auf der Westseite des Hangars 4 ab geschlossen werden. Durch Senkungen des Bodens standen die Führungsschienen der Hangartore hoch ab und die Fluggruppen und Flugzeugbesitzer mussten sich mit Rampen behelfen, um die Flugzeuge beim Ein- und Aushangarieren über die hohen Schienen zu ziehen. Nun wurden Rampen asphaltiert, welche das Rollen über die Führungsschienen erleichtern. So können auch Hangarschäden vermieden werden, da die Flugzeuge jeweils mit Schwung ein- und aushangariert werden mussten.

*Bericht Fabian Hummel
Foto Heiri Kunz*



Inserat



Cockpit

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

Personelles Birrfeld

Willi Schneider – letzter Eintrag im Flugbuch nach 57 Jahren

Willi Schneider startete seine fliegerische Laufbahn im Birrfeld im Jahre 1968. Nach bestandener PPL-Prüfung bildete er sich fliegerisch sofort weiter und sammelte zuerst als Rundflugpilot wertvolle Erfahrungen. Im Jahre 1972 absolvierte er den Motorfluglehrerkurs und nahm seine hauptamtliche Tätigkeit als Fluglehrer bei der Fliegerschule Birrfeld noch im selben Jahr auf. **Er blieb seinem Beruf und der Fliegerschule Birrfeld 53 Jahre lang treu!**

In all den Jahren füllte Willi Flugbuch um Flugbuch. Über 25 000 Stunden Flugzeit (ohne Blockzeiten), mehr als 60 verschiedene Flugzeugtypen und beeindruckende 161 154 Landungen – und das alles unfallfrei! Seine Leidenschaft führte ihn auch in die USA, wo er 1979 das Multi-Engine-Rating in Scottsdale sowie das Seaplane-Rating bei der Jack Brown's Seaplane Base in Florida erwarb.

Er bildete unzählige Pilotinnen und Piloten erfolgreich auf Piper L-4, Cessna 150 und 152, BRAVO AS-202, Robin 3000, Kattana und Piper Cadet/Warrior aus. Viele seiner ehemaligen Schülerinnen und Schüler wurden später Berufspiloten, flogen oder fliegen noch heute beim Militär oder bei Fluggesellschaften im In- und Ausland.

Ich war einer seiner ersten PPL-Schüler und erinnere mich noch gut und gerne an viele – auch lustige – Episoden meiner fliegerischen Ausbildung, an Checkflüge, Aus- und



Weiterbildungen mit Willi. Er sagte, was gesagt werden musste, brachte positive und negative Elemente eines Fluges aber immer auf den Punkt. Er war da, wenn man ihn brauchte, und gab seine immense Erfahrung immer gerne weiter.

Willi kennt das Birrfeld wie kaum ein anderer. Er hat während seiner langen Fluglehrerausbildung viele Menschen kennengelernt, hat viele Hochs und Tiefs erlebt – und auch durchflogen. Dabei blieb er sich stets treu, ging seinen Weg und war all die Jahre Fluglehrer mit Leib und Seele. Flugsicherheit



und Disziplin, «schön ausgeflairte Landungen» und korrekte Flugvorbereitungen waren ihm immer wichtig.

Bericht und Fotos Heinz Wyss

Dankeschön

Wir danken allen Inserierenden in der «Birrfelder Flugpost» für die Unterstützung unseres Vereinsorgans. Mit einer Auflage von 1400 Exemplaren pro Nummer ist ein wichtiges Potenzial für eine wirksame Werbung gegeben. In diesem Sinne bitten wir die Vereinsmitglieder und alle Leserinnen und Leser der «Birrfelder Flugpost», die Inserierenden und unsere Druckerei bei Aufträgen zu berücksichtigen. Herzlichen Dank!

Brigitte Schnyder geht in Pension



Per Ende Juli 2025 ging Brigitte Schnyder in den wohlverdienten Ruhestand. Insgesamt 17 Jahre lang betreute sie mit Umsicht, immer freundlich und aufgestellt das AIS, den Flugplatzschalter und das Telefon.



Brigitte lernte Hunderte von Schülerinnen, Schülern, Pilotinnen und Piloten kennen, stellte unzählige Tickets aus und betreute die vielen Rundflugpassagiere. Sie beantwortete Fragen und hatte immer ein

offenes Ohr für die Anliegen der Mitglieder und Kunden. Sie begleitete Pilotenschüler von der ersten Kontaktaufnahme bis zur Prüfung, organisierte Kurse, verschickte Einladungen – sie war einfach immer da, wenn man sie brauchte!

Flugplatz und Fliegerschule Birrfeld und die gesamte Birrfelder Fliegerfamilie danken Brigitte für ihren langjährigen, engagierten Einsatz und wünschen ihr für die nächsten Jahre gute Gesundheit, viel Freude, Leidenschaft und schöne Momente.

Bericht Heinz Wyss

Uf Wiederluege



miterleben. Diesen habe ich mich gestellt – immer mit dem Ziel, offen zu sein für Neues.

Die Arbeit hat mir grosse Freude bereitet. Ich habe viele spannende und interessante Menschen kennengelernt, die ihre Leidenschaft fürs Fliegen leben.

Mein besonderer und herzlicher Dank gilt an dieser Stelle dem gesamten «Birrfeldteam» – nur gemeinsam lassen sich die Aufgaben lösen.

Jetzt startet für mich ein neuer Lebensabschnitt – die Pension. Ich sehe ihr mit Neugier und Freude entgegen und bin sicher, dass es mir nicht langweilig werden wird.

Ich wünsche euch persönlich und dem Flugplatz Birrfeld weiterhin Rückenwind, klare Sicht und sichere Landungen.

Danke velmol, händ Sorg und alles Gueti!

Brigitte Schnyder

Nach 17 Jahren im AIS verabschiede ich mich von euch, liebes Flugplatzteam, liebe Pilotinnen und Piloten und von allen, die die Flugpost lesen.

Der Abschied fällt mir nicht leicht, der Flugplatz Birrfeld ist mir ans Herz gewachsen. Ich durfte in dieser Zeit einige Veränderungen



Fotos Heinz Wyss, Raymond Marley, Peter Mathis und Sunya Bucher

Willkommen, Michèle Scheurer



Nachdem wir euch an der letzten GV über das Projekt Rebranding Birrfeld informiert haben, freue ich mich, euch heute **Michèle Scheurer** vorzustellen.

Michèle ist 30 Jahre alt, lebt in Veltheim und unterstützt uns seit Anfang August als **Social Media und Marketing Specialist** in einem 60%-Pensum. Ihr Engagement ist vorerst für zwei Jahre befristet.

Sie setzt unter anderem die von Ferris Bühler Communications erarbeiteten Grundlagen – Kommunikationskonzept, Corporate Identity Manual und Positionierungs- papier – gezielt ein und trägt damit wesentlich dazu bei, dem Birrfeld eine starke digitale und mediale Präsenz zu verschaffen. Zu ihren Aufgaben gehören unter anderem die Überarbeitung unserer Website, das Management der Social-Media-Kanäle, die Produktion und Veröffentlichung von Content, das

Community Management sowie die Organisation von Events. Darüber hinaus wird sie auch in der Konzeption und Umsetzung von Verkaufsförderungsmassnahmen und -kampagnen mitwirken.

Wir heissen Michèle herzlich willkommen und wünschen ihr einen erfolgreichen Start sowie viel Freude bei dieser spannenden Aufgabe in einem für uns noch neuen Tätigkeitsfeld.

*Bericht Daniele Vergari
Foto Sunya Bucher*

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

Flying Fleet wächst

Seit dem 1. März 2025 ist Flying Fleet im Birrfeld im Einsatz. Wir haben weiterhin kontinuierlich an Flying Fleet gearbeitet, um die von euch gemeldeten Probleme zu beheben und verschiedene Arbeitsabläufe zu verbessern.

Zollmeldungen

Ab September wird es zwei neue Hauptfunktionen geben: Die Zollanmeldung über Flying Fleet und die Aufgabe von ATC-Flugplänen. Bisher wurden Zollanmeldungen über den «Customs Manager» vorgenommen, der noch aus «Airmanager»-Zeiten stammt.

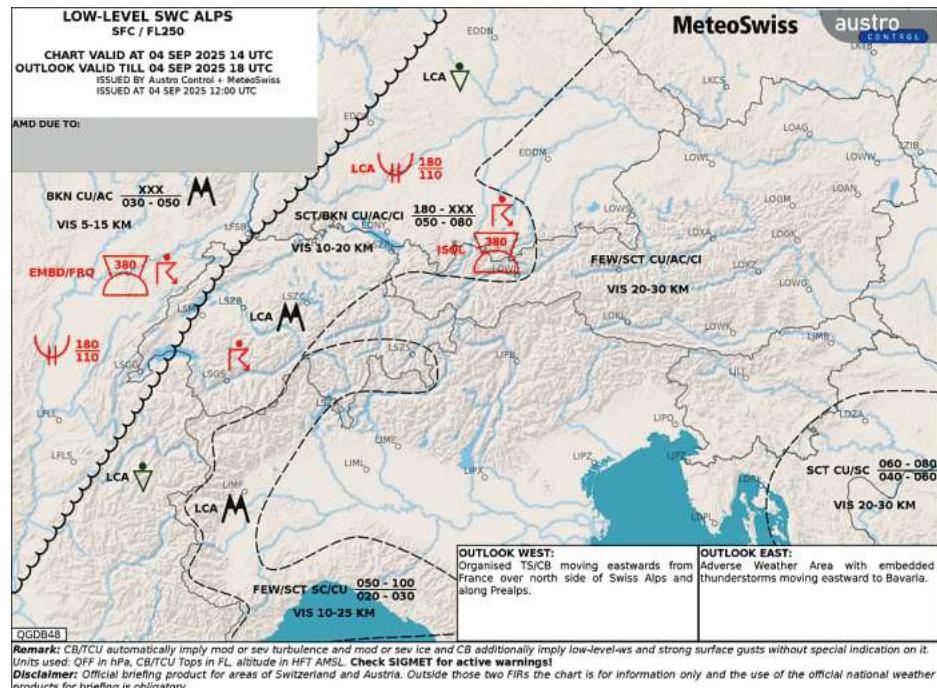
Die Arbeitsabläufe waren dadurch mehrgleisig, was zusätzlichen Aufwand für die Birrfelder Mitarbeiter bedeutete. Auch für Pilotinnen und Piloten hiess es, zwei verschiedene Softwarelösungen zu bedienen. Wir haben uns daher entschieden, die Zollanmeldungen in Flying Fleet zu integrieren.

Gleichzeitig wurde beschlossen, die telefonische Aktivierung abzuschaffen. Nun könnt ihr eure Zollanmeldung direkt selbst aktivieren. Wie immer haben wir versucht, die Dateneingabe so unkompliziert wie möglich zu gestalten. Nach dem ersten Eintrag wird sich Flying Fleet die eingegebenen Informationen merken und das nächste Mal die Wiederverwendung aller vorherigen Daten vorschlagen.

ATC-Flugpläne

ATC-Flugpläne sind eine weitere administrative Last für jede Pilotin und jeden Piloten. Möchte man die Schweiz verlassen, ist dies mit einer Zollanmeldung verbunden. Auch hier bot sich eine Integration in Flying Fleet an. Die Funktionalität der ATC-Flugplanaufgabe wird seitens der Serviceanbieter nur kostenpflichtig zur Verfügung gestellt. Wir konnten jedoch eine Lösung finden, bei der die Kosten verhältnismässig gering ausfallen.

Auch wenn unsere Lösung bis auf Weiteres nicht kostenlos sein kann, sind wir der Meinung, dass sie mehr Vorteile bietet als viele andere Alternativen, die für die private Nutzung kostenfrei sind. In Flying Fleet könnt ihr auf eure früher eingereichten Flugpläne zurückgreifen. Ihr könnt sie duplizieren und wiederverwenden, Flugpläne im Garmin-Format (FPL-Dateien) können als



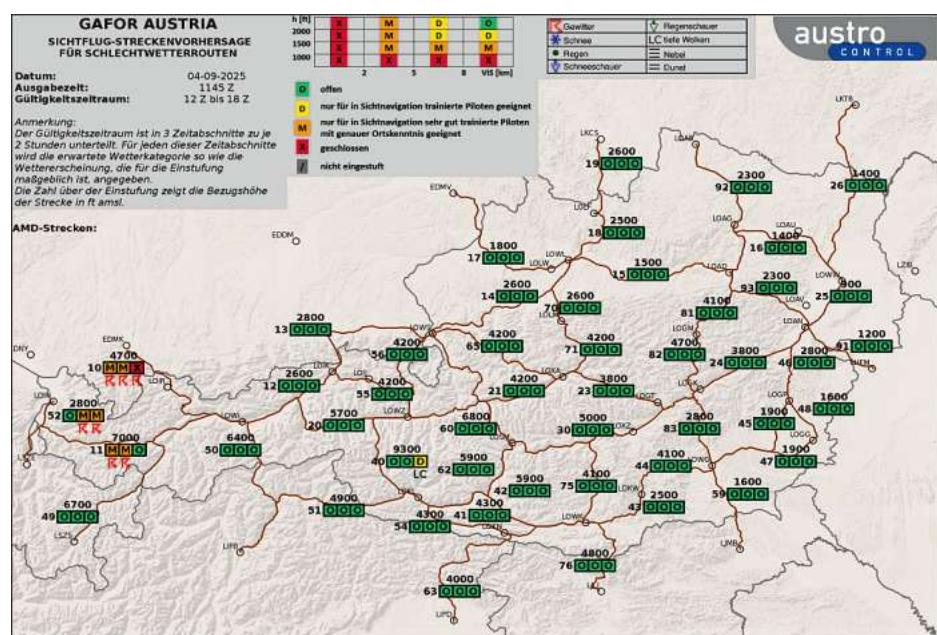
Grundlage für die neue Route importiert werden. Zudem fällt die Gebühr geringer als bei anderen kostenpflichtigen Lösungen aus.

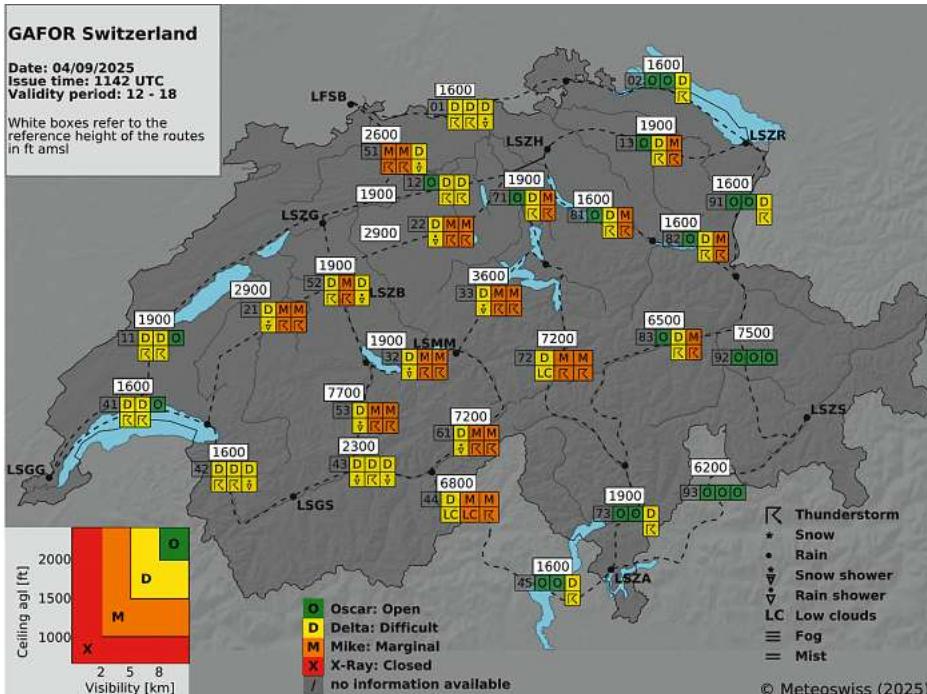
SWC-LL Alps / GAFOR Österreich

Mit der Intergration des Significant Weather Charts Low Level Alps auf der Meteo-Page sind die offiziellen Charts nun komplett. Der

SWC-LL Alps ist eine Koproduktion von MeteoSchweiz und Austro Control, daher gab es einige lizenzirechtliche Hürden zu meistern. Letztlich ist es uns gelungen, diesen Chart anbieten zu können – als erste Software ausserhalb der beiden nationalen Briefingdienste.

Gleichzeitig sind wir nun lizenziert, auch den GAFOR Österreich anzubieten. Mit

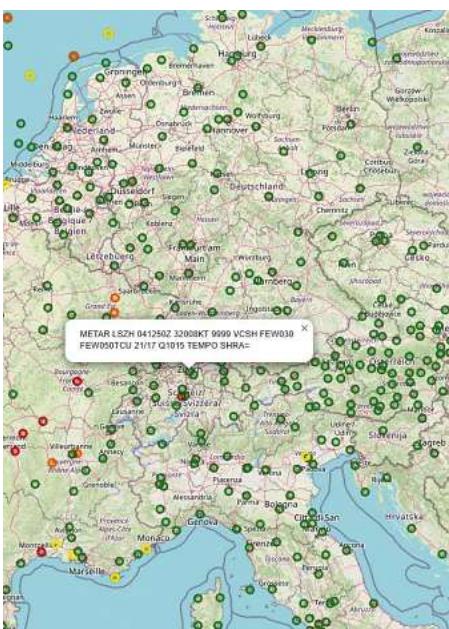




diesen Ergänzungen bieten wir das komplette Wetterbriefing-Paket für die Schweiz und darüber hinaus an.

Interaktive METAR-Karte

Ebenfalls neu ist unsere interaktive METAR-Karte, mit der man grafisch einen schnellen Überblick über alle METARs einer beliebigen Region erhalten kann. Die Farbcodierung hilft bei der schnellen Beurteilung, und per Maus-Over wird das aktuelle METAR des jeweiligen Flugplatzes angezeigt.



NOTAMs?

Wir wissen, dass zu einem vollständigen Pilotenbriefing nun noch der Zugang zu NOTAMs fehlt. Für die private Verwendung stehen verschiedene kostenlose Optionen zur Verfügung, die einfach zu finden sind. Eine Integration in ein Tool bzw. die kommerzielle Nutzung ist aber bei Weitem nicht mehr kostenlos. Wir haben u.a. eine Lösung von Skyguide intensiv diskutiert, leider hätte diese Variante die finanziellen Grenzen buchstäblich gesprengt. Wir geben jedoch nicht auf und suchen weiterhin nach Möglichkeiten, Zugang zu NOTAMs zu erhalten und sie idealerweise visuell darzustellen.

Für diejenigen, die bereits digitale Navigationslösungen wie Skydemon, ForeFlight oder andere verwenden, sind NOTAMs bereits zugänglich, wenn auch nicht in einer Weise, die für ein Briefing innerhalb der Ausbildung ideal wäre. Am Flugplatz selbst steht Skybriefing kostenlos zur Verfügung, für die heimische Nutzung wird – wie ihr wisst – ein kostenpflichtiger Account benötigt.

Weitere Verbesserungen

Wir haben weiterhin einige Arbeitsabläufe, wie die Dateneingabe und die Möglichkeit, Bewegungen zu bearbeiten oder zu löschen, verbessert. An dieser Stelle danken wir allen, die uns Probleme gemeldet oder Ideen zur Verbesserung bestimmter Funktionen bekannt gegeben und geteilt haben. Viele

Verbesserungen fallen gar nicht auf, tragen aber sehr zum Nutzen von Flying Fleet bei.

Behind the Scenes / Long Term Support

Abschliessend möchten wir einen kleinen Blick hinter die Kulissen werfen und über die internen Abläufe der Software informieren. Wir verwenden ein professionelles Entwickler-Tool namens Visual Studio Enterprise und codieren nach und nach die «magischen Formeln», damit der Server und euer Browser das tun, was wir wollen. Wir haben derzeit 139000 Zeilen Code, was ungefähr einem Buch mit 2100 Seiten entspricht.

```
LandingPricing.cshtml.cs | SimulateGrid.cshtml.cs | SimulateMovement.cshtml.cs | M
if (Request.Query["guest"] == "true")
    HttpContext.Session.SetString("IsGuest", "true");
if (currentMember == null && Request.Query["guest"] != "true" && HttpContext.Session.GetString("IsGuest") != "true")
{
    HttpContext.LoginRedirect();
    return;
}
CurrentMemberId = currentMember?.Id ?? 0;

if (!string.IsNullOrWhiteSpace(Program.Configuration.LockedMessage))
{
    Response.Redirect("/Login?msg=" + Localizer["Currently the system is locked"]);
}

BlockTimeLogic = currentMember?.BlockTimeLogic ?? Models.BlockTimeLogic;
if (CurrentMemberId != 0 && !LogId.HasValue)
{
    var lastEntry = DataContext.FlightsLogs.Where(row => row.MemberId == CurrentMemberId)
        // Check if that was a wrongly entered circuit => let's edit it
        .First();
    if (lastEntry != null && lastEntry.LogType == FlightLogTypes.Circuit)
    {
        Response.Redirect("~/NewMovement/" + lastEntry.Id);
        return;
    }
}
IsCircuit = false;
if (LogId.HasValue)
{
    var logEntry = DataContext.FlightsLogs
        .Include(i => i.Transactions)
        .ThenInclude(i => i.Bill);
}
```

Für die Zukunftsfähigkeit ist gesorgt: Falls der Hauptentwickler aus irgendeinem Grund die Unterstützung einstellen muss, verfügt ein etabliertes Schweizer Unternehmen sowohl über das Wissen als auch die Kapazität, die Unterstützung zu übernehmen. Das Birrfeld hat bereits einen Vertrag mit diesem Dienstleister.

Das Birrfeld war zwar der erste Verwender von Flying Fleet, ist aber längst nicht mehr der einzige. Flying Fleet spricht sich herum, und immer mehr Flugplätze bekunden ihr Interesse an dieser Software. Wenn ihr beispielsweise Fricktal-Schupfart (LSZI) oder Lodrino (LSPR) besucht, werdet ihr schon heute von der bekannten Benutzeroberfläche begrüßt.

Alain und Wilfried

Flying Fleet
smooth airport operations

Segelflug

Wandern nach Bayern mit dem Segelflugzeug

Vorglühen

Wie in früheren Flugpostberichten beschrieben, bietet das Wanderlager bei jeder Durchführung abenteuerliche Erlebnisse, die es in keinem anderen Lager oder «regulären» Birrfeldflug so gibt. Auch 2025 hat uns wieder gefordert. Am Donnerstag vor Lagerbeginn – also dem Pfingstsonntag – trifft sich die Wanderlagercrew (Emmanuel Heer, Loic Germeau, Daniel Schöneck, Ephraim Friedli, Raphael Zimmermann) online zur Beratung. Einige Ansagen kommen bereits vorher über den WhatsApp-Chat – so weit in den Osten gedacht, dass man fast ein Visum brauchte. Auf dem Boden der Realität landen wir wieder, als wir die Wetterprognosen genauer studieren. Losfliegen ist frühestens am Sonntag möglich, wahrscheinlicher aber am Montag. Wir geraten mitten in einen Wetterumschwung: Vom verregneten Samstag geht es direkt über zu sommerlichen Temperaturen. Ein Hochdruckgebiet breitet sich vorübergehend über Mitteleuropa aus – gekoppelt mit Warmluft. Improvisation dürfte wieder einmal gefragt sein. Die grobe Stossrichtung ist angedacht: Nordosten. Über die Länge der Flüge herrscht jedoch noch



Die Stadt Weissenburg mit einer schönen Altstadt. Hier übernachten wir nach dem ersten Flug.

Uneinigkeit. Naja, am Ende rechnen wir die Kilometer ab. Am Samstag wird der Start auf Montag verschoben. Von Dani kommt der Hinweis, dass Weissenburg-Wülzburg als Zwischenstation geeignet wäre – über einen Kontakt hat er erfahren, dass dort durchgehend Schleppbetrieb herrscht und man uns in die Luft bringen kann.

Montag – out-and-no-return

Nach einer letzten Startberatung definieren wir Wülzburg als erstes Etappenziel – rund 300 km, laut Wettervorhersage machbar. Wir stellen uns im Birrfeld auf: Loic und Dani im Duo Discus (AI), Ephraim und Raphi im Arcus (AT), Emmanuel wagt sich als Einsitzerpilot in der ASW (AW) – eine zusätzliche Herausforderung, allein unterwegs zu sein, Respekt. Wir packen das Nötigste: Ersatzwäsche, Ladegeräte, Verpflockungsmaterial, Zahnbürste und Kreditkarte. Beim Stauraum findet man wie bei Airlines unterschiedliche Gepäckvorgaben, wobei im Arcus am meisten verzichtet werden muss, aber mit Tricks und Kniffen findet alles seinen Platz. Die Flugplatzleitung wird informiert, dass die Anhänger leer stehen bleiben heute Abend.

Wir im Arcus heben als erstes der drei Wanderflugzeuge ab. Mit einem Schlepp an die Gisliflue geht's los – alles noch schwach. Mit Durchmogeln erreichen wir an der Wasserflue 1500 m – genug für einen Vorflug Richtung Hütten-Hotzenwald. Dort treffen wir auf AI, der den direkten Schlepp zum ersten Ausgleichsbecken bevorzugt hat. Der ungeduldige PIC im Arcus (Raphi) will weiter nach Hütten – mit der Folge, dass er tief mit dem Motor kämpft. Erste Dummheit



Die Bleibe nach der ersten Etappe – Flugplatz Wülzburg in der fränkischen Alb. Ansteigende Piste in Richtung Nordosten.



Historischer Stadteingang Weissenburg – Idylle pur, viele Verstecke rund um die Mauern.

des Lagers – ab jetzt besser machen. Zurück am Ausgleichsbecken ackern wir uns auf 1600 m. Nächstes Problem: Das ganze Feld des Hütten-Hotzenwald-Wettbewerbs ist in der Luft – und niemand scheint einen gescheiten Schlauch zu finden, mehr ein Wettbewerb im gegenseitigen Behindern. Der Arcus schleicht sich tiefer als die rumhängenden Flieger durchs Feld und schafft es beim Schluchsee auf knapp 2000 m – genug für den Weiterflug. Jetzt läuft's. Wir finden die Linie bis an die Albkante, doch dort wartet die nächste Überraschung: Die Wolken bei Klippeneck wollen nicht. Wir finden uns bei 1200 m im Blauen, beim Einschnitt Richtung Degerfeld. So hatten wir uns das nicht vorgestellt, sind wir die (ohne zu wissen) zweite Crew, die vor dem Ziel abbrechen muss? Wir eilen tief durch den Einschnitt und kommen kurz vor Degerfeld wieder auf 1900 m. Gerade nochmal gut gegangen. Der Kurs Richtung Nordosten geht weiter – die Alb läuft einigermassen, aber ein guter Tag ist es nicht. Immer wieder müssen wir tiefer runter als uns lieb ist, schwache Aufwinde auskreisen, um genügend Höhe für den Weiterflug zu haben. Die Distanz nach Würzburg wird aber kontinuierlich kürzer, und querab Stillberghof zeigt der Bordrechner an, dass der Gleitflug reichen sollte. Wir fliegen los, nehmen unterwegs nochmals etwas Höhe mit – sicher ist sicher. Der Flugplatz Weissenburg-Würzburg liegt auf einem Hügel mit abfallender Piste Richtung Südwest. Im Abkirsraum kann man die schöne Würzburg bewundern und erhascht einen Blick auf die Altstadt von

Weissenburg – sieht vielversprechend aus. Jetzt wird klar: Wir sind im Wanderlager. Der Flug endet nicht dort, wo er begonnen hat.

Wir landen und werden freundlich begrüßt, erhalten Hilfe beim Organisieren am Boden: Flugzeug waschen, verpflocken usw. Sogar Geschenke wollen sie uns geben. Den grossen Wandkalender, den wir mitnehmen sollen, lehnen wir dankend ab, der kleine genügt. Selbst den müssen wir irgendwie kreativ verstauen. Doch was ist mit unseren Gespänli? Unterwegs ist irgendwann der Funkkontakt verloren gegangen. Von

Emmanuel wissen wir, dass er Richtung Ziel unterwegs ist. Vom Duo nichts mehr gehört. Ein Blick ins Interntet bringt Klarheit: Der Duo musste bei Hütten-Hotzenwald aufgeben und ist zurück im Birrfeld. Emmanuel jedoch ist gut unterwegs und kämpft bei Stillberghof um den Endanflug. Einmal fliegt er Kurs Würzburg, dreht dann aber ab – nur noch 1000 m, uiuiui. Gibt es ein gemeinsames Abendessen in Weissenburg oder ist die ganze Crew schon nach dem ersten Tag zerstreut? Das kam bisher in fast jedem Wanderlager vor, dass wir irgendwann getrennt wurden, aber alle beim ersten Flug wäre Premiere. Wir organisieren trotzdem Emmanuels Ankunft und parken den Arcus am Pistenrand ein. Ein Hotel ist dank lokaler Tipps rasch gefunden. Dann schwebt die ASW ein, Emmanuel steigt geschafft aus. Auch die ASW ist schnell parkiert und verzurrt. Ein lokaler Kollege fährt uns ins Hotel. Wir gönnen uns ein bayerisches Znacht mit Spätzle, Schnitzel und Schweinefilet in den Gassen der Altstadt – mit römischer und mittelalterlicher Geschichte ist hier viel Schönes zu bestaunen. Wir schlendern um die Stadtmauern, stören dabei ein paar verliebte Pärchen beim Schmusen. Die fränkische Idylle schlägt uns entgegen. Das alles ist mit dem Segelflugzeug zu erreichen – wir sind angekommen im Wanderlager. Leider nicht in kompletter Mannschaft, aber die erste Etappe ist geschafft.



Der Blick in den Himmel zeigt es, heute wird es ein schwieriger Tag. Immerhin sind wir bis Eichstätt gekommen.



Unsere Flugzeuge, AW und AT, am Start in Eichstätt. Im Hintergrund die Cumuli für den Heimweg.

Dienstag – durchbeissen

Morgens geht's per Taxi zum Flugplatz. Die Prognosen sind unklar: Kehren wir abends ins Städtchen zurück oder landen wir woanders? Diese Ungewissheit gehört zum Wanderlager. Eine Gästegruppe aus Oberschleissheim amüsiert sich über unsere Pläne nach Königsdorf – sie haben wohl dieselbe Prognose gesehen. Die kanadischen Waldbrände bringen genug Dreck nach Europa, um die Sonneninstrahlung zu dämpfen. Naja – wir haben eh nichts anderes vor, also probieren wir, irgendwie wegzukommen. Minimalziel: Ein Platz Richtung Süden. Vielleicht die Alpen? Wenn nicht, dann halt wieder Würzburg. Mittags sonnen wir uns noch am Flugplatz. Ein Gast fliegt einen selbstgebauten Doppeldecker – sieht aus wie der Rote Baron, klingt wie ein Kleinfahrzeug. Kein Sternmotor – ein Nissan-Micra-Motor! Sachen gibt's. Die Flugzeuge werden aufgereiht, die Schleppmaschine rollt an. Wir fragen nach lokalen Tipps – die Kiesgrube neben dem Flugplatz wird empfohlen. Aber alle vor uns saufen ab, bevor AW dran ist. Okay – wir wollen wandern, also los. Der Arcus startet direkt hinterher. Schon im Schlepp ist klar: Das wird zäh. Emmanuel sehen wir nicht an der Kiesgrube – also wird's da nicht gehen. Blauer Himmel, hohe Bewölkung, miese Sicht, 30–40 km/h Wind von vorn. Was tun wir hier eigentlich? Richtung Nordosten ist eine PV-Anlage, die womöglich genug aufgeheizt ist – sie bringt tatsächlich Aufwind auf 1200 m. Aber wir sind weit weg von der nächsten Wolke.

Richtung Donaulauf baut sich eine Linie auf – fast unerreichbar. Dann sind wir auf knapp 1600 m – jetzt oder nie. Kurs Eichstätt. Zwei Mal kreisen wir ein, nehmen Höhe mit, erreichen südlich von Eichstätt die Wolken – aber sie werden schwächer. Die Abdeckung zieht rein und nimmt die Sonne weg. Wir hängen bei 1300 m und beraten die nächste Entscheidung. Diese wird von einer Meldung stark beeinflusst – AW steht bereits in Eichstätt. Nach Rücksprache mit dem soeben neu ernannten Bodenpersonal erhalten wir grünes Licht: Schleppbetrieb morgen möglich – also landen wir auch. Egon, ein Pensionierter, der vermutlich oft hier anzurecken ist, empfängt uns. Wir treffen auch einen anderen Rentner – mit 96 Jahren jetzt nur noch Passagier, aber macht immer noch Kunstflug. Scheint jedoch gut erhalten zu sein, man merkt ihm die Jahre nicht an.

Wir verzurren die Flieger für die Nacht, haben Zeit zum Schwatzen. Egon erzählt die Fliegergeschichten aus Eichstätt – stolz berichtet er, dass dies der älteste Flugplatz der Welt sei. Wie jetzt, Gebrüder Wright waren eben doch nicht die ersten? Auf der anderen Talseite ist eine Fundstelle des Archaeopteryx (der echte, nicht der nachgebaute), dabei handelt sich um die Absturzstelle des Flugplatzes, der hier in Betrieb gewesen sein musste, ist Egon überzeugt. Es war auch nicht der letzte Crash, wir erfahren auch die Fälle, die mit den Tücken des Platzes nicht umgehen konnten. Der Platz hat Flugzeugträger-eigenschaften, vom Hochplateau geht's auf

einer Seite steil runter. Früher waren da noch Bäume, die hat man gefällt. Als wir dann am nächsten Tag starten, verstehen wir warum. Äpfel pflücken beim Ausflug will man nicht. Auch speziell ist, dass ein öffentlicher Fussweg mitten über die Piste führt. Deswegen gibt es eine Ampel, die vom Betriebsleiter bedient werden muss. Steht man am Start für den Ausflug Richtung Westen, sieht man gerade mal die ersten 50 m der Piste, der Rest ist nicht einsehbar. Das heisst, ohne einen Betriebsleiter geht hier nichts.

Nach ein paar Stunden Schwatzen und ein paar bayerischen Weizen später wird's Zeit für's Hotel, wir quartieren uns im Stadtzentrum von Eichstätt ein. Für's Abendessen geht's in Städtchen, schmucke Gassen und Flaniermeilen entlang des Flusses Altmühl lassen richtig Ferienstimmung aufkommen. Wir sind fast alle schon mal über Eichstätt hinweggeflogen, aber aus der Höhe erkennt man diese lokalen Schönheiten nicht, das wird einem erst bewusst, wenn man, wie im Wanderlager, durch die Gassen schlendern kann. Der Eichstätter Dom ist ein Blick wert von aussen und innen, das Bauwerk aus dem Mittelalter ist Zeitzeuge von Bayerns Geschichte. Wir setzen uns gleich daneben in die Gartenbeiz und geniessen die bayerischen Gerichte. Schäufele, fränkische Würste und alles, was das Herz begehrts, dazu Johannisbeerschorle und ein Weizenbier. Es passt alles, einzig das Wetter lässt uns noch etwas hadern. Von den grossen Plänen bleibt der, morgen einfach heimzukommen. Nach der kräftezehrenden Übung heute sind Abnutzungserscheinungen nicht zu übersehen. Aber die Prognose lässt hoffen, die Abdeckungen sollten sich am Morgen verzieren, und die Thermik baut sich früh auf. Einzig die Basishöhen und Thermikstärken sind nicht berausend. Der Plan für morgen steht – Birrfeld direttissima.

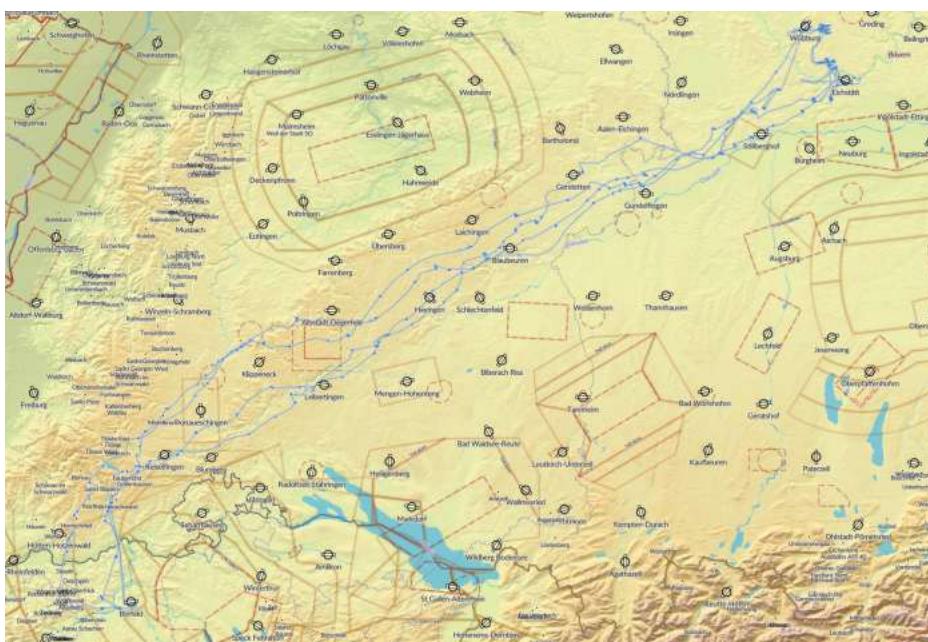
Mittwoch – zurück ins Birrfeld

Das bayerische Frühstück im Hotel lässt keine Wünsche offen. Blauer Himmel beim Blick aus dem Fenster – es sieht gut aus. Mit dem Taxi geht's zum Flugplatz. Egon organisiert alles, mit dem elektrischen Golfwägeli ziehen wir die Flugzeuge hoch.

Kurz nach 11 geht der Schleppzug vom Arcus los, wir gehen an die nördliche Seite des kleinen Tals. Dort finden wir ein paar schwache Aufwinde, die reichen aber immerhin bis 1500 m. Am Funk hören wir,



Geschafft in mehrfacher Deutung – nach drei Flugtagen zurück im Birrfeld, müde, aber glücklich: Raphi, Ephraim und Emmi.



Die Reisestrecke der Wandervögel. Die vielen Spaghetti-Kringel im Track deuten auf eher mühselige Streckenverläufe hin. Das Höhenprofil ersparen wir euch.

wie Emmanuel in der AW sich auch schon in die Luft gehängt hat. Also fliegen wir los, wir wollen die Kilometer nach Hause bringen. Wir legen die ersten Kilometer zurück, aber südlich des Nördlinger Ries' starren wir auf ein blaues Loch. Nicht mal 1500 m sind keine guten Voraussetzungen für die Querung, was soll's, es bleibt uns keine andere Wahl, das Ziel befindet sich auf der anderen Seite. Es kommt, was kommen muss, tief ausgraben auf der anderen Seite. Zum Glück klappt's, ein

lokales Zirkuszelt hilft, dass wir nicht Clowns in der Manege machen müssen, und hebt uns von 900 m auf 1500 m an. Mit diesen Zahlen geht's durch die schwäbische Alb, wir suchen regelmäßig tief die Schläuche. Einmal bei Neresheim, die auch intensiv Betrieb machen, und bei Gerstetten. Wir kommen voran, langsam, aber stetig. Am Funk erkundigen wir uns regelmäßig nach dem Zustand von AW. Ihm scheint es gleich zu ergehen, und er fliegt ein paar Kilometer hinter uns eine ähnliche

Linie. Die Höhenangaben lassen vermuten, dass er auch einige der Plätze näher studiert hat. Wir haben schon Tuttlingen passiert, bis wir mal so was wie 2000 m auf dem Höhenmesser haben. Jetzt fehlt nicht viel, wenn wir bis Reiselfingen uns durchmogeln und diese Höhe behalten, sind wir zu Hause. Querab des besagten Flugplatzes machen wir einige Suchkreise, bis wir am Schluchsee die gute Wolke anfliegen und auf 2100 m steigen können. Das war's, höchste Höhe des Tages, und des Lagers (!), Endanflug auf's Birrfeld im Sack. Wir drehen auf Kurs Süden, heimwärts. Es ist zwar erst halb 4, aber wir hatten drei so anspruchsvolle Flüge, dass wir nicht künstlich verlängern wollen und einfach wieder gerne das Birrfeld sehen. Ausser unseren verlassenen Anhängern läuft dort aber nichts, der Jura blau, heisse Luft. Wir landen und fangen langsam an, abzubauen, sachte, sodass man nicht völlig im Schweiß aufgeht. Auf Weglide verfolgen wir die letzten Kreismanöver von AW, es sieht so aus, dass er es auch schaffen wird. Etwas später setzt er im Birrfeld auf. Sichtlich erleichtert machen wir ein Selfie nach der letzten Etappe des Wanderlagers 2025. Einmal mehr hat sich gezeigt, dass das Wanderlager das Abenteuer schlechthin im Segelflug ist. Man sieht andere Länder und Sitten, trifft interessante Personen, besichtigt unerwartete Städte und Bauwerke, weiß nicht, wo man heute übernachtet wird, macht Flüge in neue Regionen bei Wetterlagen, bei denen man teilweise nicht das Flugzeug aus dem Anhänger gezogen hätte. Fast sicher wird das Abenteuer im nächsten Jahr neu ausgeführt, wer sich interessiert, soll sich doch gerne dazugesellen.

Bericht und Fotos Raphael Zimmermann und Ephraim Friedli



Verschiedenes

Flugreise als Urlaubstour

Seinigen Jahren versuchen wir, gemeinsam mit Wilfried und seiner charmanten Lebenspartnerin Nadine einen Sommerurlaub zu machen. Während die Planung dieses Jahr zunächst in Richtung Nord-europa (Dänemark/Schweden) ging, hat das Wetter für uns entschieden, dass dies nicht die richtige Richtung war, sodass wir uns wenige Tage vor unserer Abreise für eine Reise in den Osten entschieden haben.

Wir sind am Freitag, dem 8. August, gestartet und am Mittwoch, dem 13. August, zurückgekommen. Fast jeden Tag hatten wir ein oder zwei Strecken zu fliegen, abgesehen von einem kompletten «Erholungstag» in Szeged/LHUD (Ungarn).

Das Ziel solcher Reisen ist es natürlich, zu fliegen, wo wir normalerweise nicht fliegen, aber vor allem neue Landschaften zu genießen, neue Orte/Städte zu entdecken und Menschen kennenzulernen (auf den Flughäfen oder in der Umgebung), denen wir sonst nie begegnen würden. Für Wilfried und Nadine war es teilweise eine Reise in ihre Kinderzeit,

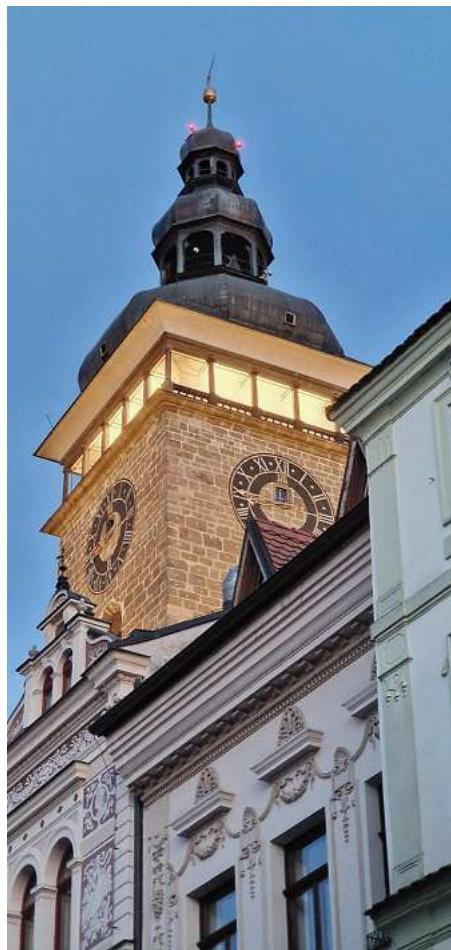
da sie diese Regionen als Kinder besucht hatten. Für mich war es eine völlig neue und exotische Reise. Während solcher Reisen sind die Aufgaben ziemlich gut aufgeteilt: Wilfried kümmert sich um den nächsten Flughafen,

Nadine um unsere Unterkünfte und Ausflugsziele, und ich persönlich? Nun, ich geniesse die Gesellschaft und lasse mich von den Reisezielen überraschen. Das ist sicherlich die beste Aufgabe überhaupt (aber bitte nicht den anderen verraten), aber irgendjemand muss sie ja übernehmen, nicht wahr?

Neben der ersten Etappe nach EDTZ, die im Wesentlichen dazu diente, offiziell in die EU einzureisen, war das Ziel des ersten Tages, die Stadt Budweis in Tschechien zu erreichen, die Heimatstadt des Budweiser-Biers (das echte tschechische, nicht das in den USA hergestellte). Ich selbst bin zwar kein Freund von Bier, aber es war dennoch sehr interessant. Eine schöne Altstadt, leckeres Eis und insgesamt eine ruhige, entspannte Atmosphäre.

Abgesehen von einigen Problemen mit der Betankung vor Ort (Hinweis: den Flughafen anrufen, um sicherzustellen, dass Treibstoff vorhanden ist), die uns zu einem kleinen Abstecher nach Österreich zwangen, setzten wir unsere Reise am nächsten Tag in Richtung Slowakei fort, in eine hübsche kleine Stadt namens Poprad. Die Unterkunftssuche gestaltete sich aufgrund eines lokalen Festivals etwas schwieriger, aber wir fanden schliesslich ein sehr gemütliches Hotel. Ich war begeistert davon, dass man sich immer entweder auf Deutsch oder auf Englisch verständigen konnte, auch wenn natürlich nicht jeder flüssig Englisch spricht.

Am nächsten Tag war Romany als nächstes Ziel geplant (ich war skeptisch, wurde aber wie immer positiv überrascht), doch





aufgrund einer nicht angekündigten Schließung des Flughafens am Folgetag konnten wir nicht dort bleiben. Lektion gelernt: Vertraue den NOTAMS nicht, sie werden nicht immer korrekt und rechtzeitig kommuniziert. Kein grosses Thema, wir haben einfach einen kleinen Ausflug in die Stadt gemacht, wo ich dank meiner Italienischkenntnisse die meisten Schilder lesen und sogar mit den Leuten kommunizieren konnte.

Nach diesem kleinen Exkurs nach Rumänien flogen wir zurück in Richtung Westen, um zwei Nächte in Szeged in Ungarn zu verbringen. Der Unterschied zwischen dem Zustand/der Renovierung der Gebäude in Rumänien und in Ungarn ist ebenso gross wie der sprachliche Unterschied. Ein 25-minütiger Flug kann wie Tag und Nacht sein. Ich habe diese kleine Pause auf unserer Reise sehr genossen, um eine mir noch unbekannte Stadt ein wenig besser kennenzulernen. Das



Schwierigste für uns war, ob Sie es glauben oder nicht, originale Restaurants mit «lokaler Küche» zu finden. Pizza, Kebabs und Burger gibt es fast überall, aber warum ist es so schwer, ein Restaurant mit lokaler Küche zu finden? Vielleicht einfach, weil die Einheimischen nicht so sehr an dieser Art von Essen interessiert sind. Aber für Touristen, wie unser verrücktes Trio, war das ein bisschen schade. Wie auch immer, wir haben es geschafft, gutes Essen zu finden.

Endlich war es Zeit, ans Meer zu fliegen und das zu geniessen, was einen Sommer ausmacht: Sonne, Meer und gute Gesellschaft (ja, der dritte Punkt weicht vielleicht etwas vom Üblichen ab). Ein langer Flug brachte uns nach Kroatien, auf die Insel Krk (nein, ich habe keine Buchstaben vergessen). Das Wasser war traumhaft schön.

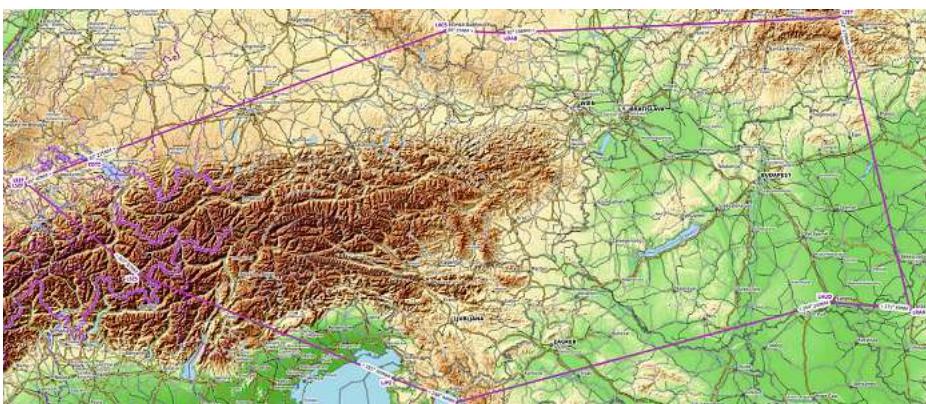
Für mich ist, natürlich, der Gang ins Wasser aufgrund des Temperaturunterschieds



am schwierigsten. Unglaubliche Landschaft, mit so vielen Touristen (nein, wir gehören nicht dazu!) und leider sehr hohen Preisen. In den letzten Jahren sind die Preise in Kroatien aufgrund des Tourismus gestiegen. Die Einheimischen haben es langsam schwer, da ihre Löhne nicht gleichermassen angestiegen sind. Und nun ist unser letzter Tag gekommen, der Tag der Rückreise. Traurig und gleichzeitig anstrengend. Wir hatten drei Etappen vor uns, wegen der Zollabfertigung (um einen einfachen Ein- und Ausreiseort zu haben) und zum Tanken. Was haben wir auf dieser Reise gelernt? Nun, abgesehen davon, dass man in guter Begleitung sein sollte und per Telefon oder E-Mail überprüfen sollte, ob man landen kann, ob es Treibstoff gibt und ob man in jedem Flughafen, den man anfliegen möchte, übernachten kann, ist die wichtigste Lektion für mich, dass wir uns wirklich in einer privilegierten Lage befinden, solche Reisen machen zu können, in ein Flugzeug zu steigen und Orte zu besuchen, die in so kurzer Zeit einfach nicht erreichbar wären.

Deshalb lade ich Sie ein, sich ein paar Freunde oder Familienmitglieder zu schnappen und auch Ihre nächste Flugreise zu planen!

Nadine, Wilfried und der absolute Tourist Alain.



Bericht und Fotos Alain Bertrand

Flug in den Norden – die erste Auslandreise nach der PPL-Prüfung mit HB-PPT

Seit Anfang 2025 hatte ich den Wunsch, meine Flugerfahrungen ins Ausland zu verlagern, und suchte nach Möglichkeiten, mit dem Flugzeug ausserhalb der Schweiz zu fliegen. Als neuer PPL-Pilot seit November 2024 wollte ich meine Grenzen erweitern. Was mit einer Auslandseinweisung mit meinem Fluglehrer Wilfried begann, nahm grössere Formen an, und es sollten mehrere Tage im Ausland sein. Die Idee war, nach Norden in die Niederlande zu fliegen, wo ich aufgewachsen bin. Von dort sollte es über die Watteninseln nach Norddeutschland gehen. Dass Wilfried als FI dabei sein würde, klang sehr gut, und ich fragte meinen Fliegerkollegen Danny Hindalov, ob er Interesse hätte, mitzukommen. Natürlich war Danny interessiert, und wir fanden einen Termin im Juli, an dem ein Flugzeug (HB-PPT) für mehrere Tage frei war. Jetzt mussten wir nur noch hoffen, dass das Wetter mitspielte.

Die Reiseroute in Richtung Norden sollte in drei Tagen zu schaffen sein, wobei der vierte Tag als Puffer für unvorhergesehene Umstände diente. Mit Danny haben wir schnell eine interessante Route gefunden. Die sieben Etappen waren gut verteilt. Kriterien waren u.a. Fuelverfügbarkeit, Zollabwicklung und die Nähe der Flugplätze zu einer Stadt oder einem Dorf.



Die Strecke des ersten Tages war Birrfeld/LSZF-Trier/EDRT-Lelystad/EHLE (NL). Am nächsten Tag ging es von EHLE über Borkum/EDWR nach Sylt/EDXW, am dritten Tag von EDXW über Paderborn-Lippstadt/EDLP und Niederstetten/ETHN zurück nach LSZF. Wir haben die Planung mit Wilfried besprochen und seine Zustimmung erhalten. Schliesslich konnten wir am Freitag, dem 11. Juli, abreisen. Das Wetter sah für das Wochenende gut aus, denn Europa lag unter dem Einfluss eines Hochdruckgebietes. Wir waren früh im Birrfeld, um genügend Zeit für die Vorbereitungen und die Kontrolle der HB-PPT zu haben. Natürlich gab es auch das obligatorische Briefing. Danny flog das erste Teilstück nach Trier. Bald zogen Wolken auf und wir waren gezwungen, tiefer als geplant zu fliegen. Mit 3900 ft blieben wir deutlich unter der Wolkenbasis, konnten aber immer noch über die Ramstein Air Base fliegen. In Trier flogen wir einen Straight-In-Approach. Das zweite Teilstück flog ich, es führte uns über meine alte Heimatstadt Vierendaal. Es war ein toller Moment, über die Region zu fliegen, in der ich jedes Dorf und jede Stadt kenne.

Die Fluglotsen von Maastricht Approach waren sehr freundlich und gaben mir die Freigabe, den Flughafen Maastricht auf 3000 ft zu überfliegen. Von dort aus drehten wir nach Norden und nahmen Kurs auf Lelystad. Die Niederlande sind flach und die niederländische Fluginformation war unkompliziert. Die Kommunikation war besetzt locker, und auf eine recht lange Anfrage eines Piloten antwortete die Controllerin mit einem simplen «Dat mach». Viele CTRs reichen nicht höher als 3500 ft und es bleibt genügend Raum zu den Untergrenzen der darüberliegenden TMAs. Die Landung in Lelystad war mit etwa 12 Knoten Seitenwind anspruchsvoll und erforderte eine verschlossene Steuerführung. Nach dem Refueling und einem Willkommenskaffee vom Flugplatz Lelystad, der gross dimensioniert ist, aber wegen eines neuen Naturparks kaum Verkehr aufweist, holte uns ein Bekannter von Danny ab. Wir verbrachten ein gemeinsames Abendessen in einem hervorragenden Restaurant am See. Ich habe meine Flugkollegen dann dazu gebracht, niederländisches Essen zu probieren.



Am nächsten Morgen besuchten wir zuerst das berühmteste Flugzeugmuseum der Niederlande, das Aviodrome, direkt neben dem Flughafen. Eine absolute Empfehlung. Bevor wir nach Sylt flogen, prüften wir das Wetter und die Route. Kleines Problem: Das Wetter auf Sylt würde sich am nächsten Tag verschlechtern. Zwar konnten wir am Samstag noch problemlos nach Sylt fliegen, tiefhängende Wolken und Regen würden uns aber daran hindern, die Insel wieder zu verlassen. Da wir nicht wussten, wie lange das anhalten würde, beschlossen wir, nach Borkum zu fliegen und von dort aus nach Süden weiterzufliegen, um in Aachen-Merzbrück/EDKA zu landen. Danny flog das Leg nach Borkum. Zum ersten Mal flogen wir über die Watteninseln mit Schwimmwesten. Es war ein tolles Erlebnis, die Watteninseln von oben zu sehen. Es sah sogar ein bisschen so aus, als würden wir über tropische Inseln fliegen. Die Landung in Borkum war ebenfalls etwas Besonderes. Viel Grün und viele Vögel umgaben den kleinen Flugplatz. Auf dem Parkplatz standen viele andere Flieger, die ebenfalls Borkum für einen Wochenendausflug gewählt hatten. Der Flugplatzleiter quittierte unsere Calls zumeist mit einem typisch norddeutschen und wortkargen «Jup!». Ich flog sodann nach Aachen. Der Flughafen

lag in der Nähe des Wohnorts meiner Eltern. Schnell war arrangiert, dass wir abgeholt wurden und die Nacht bei ihnen verbringen konnten. So bot sich so die Gelegenheit, meine Familie spontan zu sehen, da ich selbst nicht oft in die Niederlande reise.

Am nächsten Morgen entschieden wir uns spontan, nach Speyer/EDRY zu fliegen und das Technik Museum zu besuchen. Es lag genau auf der Hälfte unserer verbleibenden Strecke in die Schweiz und war somit der optimale Ort für eine Pause zwischen den beiden Etappen. Bei leicht bewölktem Himmel flogen wir in Aachen bald der Sonne entgegen und waren von blauem Himmel umgeben. Die Landung auf Runway 16 war spektakulär, denn wir hatten einen tollen Blick auf den Speyerer Dom und natürlich auf die Boeing 747 der Lufthansa im Technikmuseum.

Mit dem Parking Nord waren wir in wenigen Minuten am Museum und verbrachten die nächsten drei Stunden dort. Die letzte Etappe führte uns mit direktem Kurs zurück in die Schweiz. Die Gewitter hatten sich bereits verzogen. Am Ende besprachen wir die Flüge in einem Debriefing. Für mich gab es viele neue Eindrücke und Lernmomente. Mein Fazit: Viel Flexibilität sollte man bei Auslandsreisen haben und sich reichlich Zeit einplanen. Man sollte sich auch darauf einlassen, dass die Kommunikation mit Controllern im Ausland nicht genau gleich funktioniert wie in der Schweiz. Mit einem breiten Lächeln und tollen Erlebnissen im «Fliegerrucksack» ging es über den Boden wieder nach Hause.

Bericht und Fotos Kazimierz Hendrix



Classic Aircraft Fly-in – ein voller Erfolg



Bei Schreiben dieses Artikels war es bereits eine Woche her seit unserem «Classic Aircraft Fly-in» auf dem Flugplatz Birrfeld. Und es waren wohl etwa neun oder zehn Monate, seit Swiss-Wing-Vorstandsmitglied Peter Stöckli mit der Idee kam, dass man doch wieder einmal ein Fly-in organisieren müsste ...

Schnell fand sich ein kleines Team zusammen, um einmal «abzustecken», was man denn eigentlich wollte und was man für Möglichkeiten hatte – organisatorisch und finanziell. Und ganz schnell war auch klar, dass wir von Anfang an eine enge Zusammenarbeit mit dem Flugplatz Birrfeld brauchten ... und es zeichneten sich auch bereits viele Herausforderungen ab, die es zu bewältigen galt.

Als die «Findungssitzung» im Oktober 2024, an der auch ein Vertreter der Aargauer Sektion des Aero-Clubs anwesend war, äußerst positiv verlaufen war, war das Feuer definitiv entfacht. Und wir hatten bereits eine wichtige Entscheidung getroffen: Der Anlass sollte nicht mehr wie in der Vergangenheit «Warbird Fly-in» sondern neu «Classic Aircraft Fly-in» heißen. Damit, so hofften wir, konnten wir einen weiteren Kreis von Piloten ansprechen – und wir müssen ja zugeben, dass wir in der Vergangenheit den Begriff «Warbird» etwas sehr weit gedeckt hatten.

Schnell kam alles zum Laufen und bei jeder Frage, die man beantwortet hatte,

stellten sich sofort mindestens zwei weitere. Aber die Planung war spannend und machte auch Spass, denn das kleine Rumpf-Organisationskomitee war sehr engagiert, jeder nicht nur in seinem Bereich, sondern auch alle miteinander. Sehr schön war es, dass wir überall, wo wir anfragten, offene Türen vorfanden: die Fluggruppen, der Flugplatz, das Restaurant «Cockpit» – alle liessen sich von der Begeisterung anstecken und sagten ihre Mitarbeit zu.

Ein geeignetes Datum für das Fly-in zu finden, war eine Herausforderung. Einerseits war Ende 2024 noch nicht bekannt, welche anderen «aviatischen Anlässe» für 2025 zu berücksichtigen waren, und andererseits

war es auch klar, dass es wetterbedingt ein Samstag im Sommer sein sollte. Irgendwann musste man sich entscheiden, und so legten wir uns auf den 28. Juni fest.

Nun stellten sich drei grosse Fragen: Würde der Anlass das Interesse der Piloten der «klassischen Flugzeuge» finden, wie wird alles finanziert ... und würden wir überhaupt genug Helfer finden, um das Fly-in durchzuführen zu können?

Da wir die Helfer und Helferinnen bewusst jeweils nur am Morgen oder am Nachmittag in nur einer Schicht einsetzen wollten, damit auch sie genug Gelegenheit bekamen, sich die Flugzeuge anzuschauen, brauchten wir rund 60 engagierte Personen – eine Anzahl, die wir kaum aus dem Swiss Wing alleine rekrutieren konnten.

Bei der Finanzierung gingen wir davon aus, dass nebst dem Beitrag aus dem Vereinsvermögen genug Sponsoren zu finden sein sollten, die uns helfen würden, die anfallenden Kosten abzudecken. Zudem planten wir, anstatt eines festgelegten Eintritts





die Besuchenden am Eingang um eine kleine Spende zu bitten.

Im Budget hatten wir einige Variablen, die noch nicht genau beziffert werden konnten, als wir im April die Generalversammlung des Swiss Wing um Zustimmung zur Durchführung des Anlasses baten – und diese dann auch einstimmig erhielten. Auch von Seiten des Flugplatzes waren die Signale sehr positiv, da man für die teilnehmenden Flugzeuge auf die Landetaxe verzichten wollte.

Bald zeichnete sich auch ab, dass unser Fly-in offensichtlich gut bei den Piloten an kam, denn bereits kurz nach dem Eröffnen des Anmeldungsportals wurden die ersten Flugzeuge registriert. Auch in Bezug auf die benötigten Helfer bekamen wir schnell ein gutes Gefühl – und somit waren alle im OK höchst motiviert, an ihren Aufgaben zu arbeiten.

Ende April wurde das OK dann erweitert, und es ging ans Umsetzen der Planung. Zwei neue Herausforderungen hatten sich mittlerweile gezeigt: Aufgrund der grossen Anzahl registrierter Flugzeuge wurde klar, dass die ursprünglich für die Flightline geplante Fläche nicht ausreichte, sondern dass wir eine Strecke von rund 600 Metern

beanspruchen würden. Alleine die fünf anmeldeten Antonov An-2 brauchten etwa 100 Meter für sich. René Meier, der hier zuständig war, nahm sich des Themas an, optimierte die Parkordnung und konnte zusammen mit dem Flugplatz auch die Segelflieger davon überzeugen, dass sie so nur mit wenig Einschränkungen zu rechnen hatten.

Die Finanzen waren nach wie vor etwas kritisch, denn je mehr Flugzeuge registriert wurden, desto höher wurden auch die zu kalkulierenden Ausgaben für uns als durchführenden Verein.

In der Vergangenheit hatten wir bei unseren Fly-ins jeweils zwischen 350 und 450 Besucher gezählt ... diesmal hatten wir aber das Gefühl, dass mehr Leute kommen würden. Vorsichtshalber planten wir deshalb einen zusätzlichen Parkplatz ein, und wir waren sehr froh, als uns Familie Bracher

ein geeignetes Grundstück zur Verfügung stellen konnte, das uns hier auf die sichere Seite brachte.

Als einen neuen Aspekt gegenüber den früheren Anlässen hatten wir auch die Möglichkeit geschaffen, dass sich Firmen und Organisationen mit einem Stand im leergeräumten Hangar 3 präsentieren konnten. Dieses Angebot fand guten Zuspruch.

Ende Mai waren wir uns sicher, dass wir alles so weit unter Kontrolle hatten, wie das eben ging. Auch bezüglich der Finanzen waren wir zuversichtlich, dass es gerade so aufgehen würde, auch wenn es noch einige Unsicherheiten gab.

Die Wetterprognose für den 28. Juni war gut – es zeichnete sich ab, dass es ein richtig schöner Sommertag werden würde. Es kann sein, dass wir zu sehr um schönes Wetter gebetet hatten, denn am Tag des Fly-ins stieg die Temperatur auf gut über 30 Grad. Dies hatte dann wohl den Effekt, dass viele Leute, die eventuell auf das Birrfeld gekommen wären, lieber ins Schwimmbad gingen – oder gleich zu Hause blieben. Der Besucheraufmarsch war zwar mit etwa 750 Personen erheblich grösser als in der Vergangenheit, blieb aber dennoch unter den Erwartungen. Auch auf dem Spielplatz des Flugplatzes, der an schönen Tagen sonst gerammelt voll ist, blieb es an diesem Samstag praktisch leer. Für die Leute, die gekommen waren, hatte es aber den Vorteil, dass sie einen ungehinderten Zugang zu den abgestellten Flugzeugen hatten.



Die Helfer und Helferinnen liessen sich von der Sommerhitze nicht beeindrucken und machten ohne Murren ihren Job. Vor allem auf dem Zusatzparkplatz, einem abgeernteten Getreidefeld, hatten sie mit der Hitze zu kämpfen.

Der Grillstand des Restaurants «Cockpit» glühte fast und die leckeren Fackelspiesse fanden rege Abnahme durch hungrige Besucher und Flugzeugbesatzungen. Der Pizzawagen wurde, wohl wegen der Hitze, weniger frequentiert (was sich aber abends während des anschliessenden «Sommernachtsfests» des Aero-Clubs änderte).

Die Stimmung auf dem Platz war von Anfang an sehr gut. Vor allem wurde auch geschätzt, dass sich die Besuchenden nahe an



die Flugzeuge begeben konnten und dort den Kontakt mit den Piloten fanden, die gerne ihre schönen Maschinen im Detail zeigten

und erklärten. Es lief alles ausgezeichnet, und wir hatten keinerlei medizinische Zwischenfälle zu verzeichnen, etwas, mit dem wir aufgrund der grossen Hitze eigentlich gerechnet hatten. Eine «Schwachstelle» hatte sich jedoch gezeigt: Ein zusätzlicher Getränkestand auf der Seite der Flightline wäre eine gute Idee gewesen. Als es abends ums Aufräumen ging, zeigten die Helfer noch einmal vollen Einsatz und schnell waren alle Absperrungen weggeräumt.

Am Ende waren alle zufrieden und man war sehr zuversichtlich, dass dies nicht das letzte Fly-in gewesen war.

*Bericht Kuno Gross
Fotos Tomas Hofer und Kuno Gross*

Inserat

Offizielle Partner

Logos of various aviation partners are displayed, including the Fédération Aéronautique Internationale (FAI), Swiss Aerodromes, Aéro Club, MPA, and EAS (European Association of Safety Auditors).

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

A black and white photograph of a small aircraft, possibly a propeller-driven plane, flying over a snow-capped mountain peak. The aircraft has the letters 'AFS' on its side. The background shows a vast, rugged mountain range under a clear sky.

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



Foto Daniel Bellmont

Vereinsausflug der Fluggruppe SilverGoose Birrfeld (5. Juli bis 11. Juli 2025)

Aus terminlichen Gründen war die Reisegruppe nur drei Tage zusammen unterwegs, dann teilte sie sich auf. Daher zwei Routen – zwei Berichte!

Kurze Route 5 Tage – Lange Route 7 Tage

Danke, Ueli, für Deinen Bericht der langen Reise, welche durch Martins Schilderungen der vorzeitigen Heimreise ergänzt wurde. Die Berichte sollten zur Nachahmung animieren! Uns schweben bereits Ideen für eine Ausgabe 2026 in den Köpfen herum. Gruess Werni und Stephan

Teil 1: Flug an die Nordsee – eine Reise der besonderen Art (5. Juli bis 11. Juli 2025), Reisebericht von Ueli Meier

Teil 2: Flug an die Nordsee – der Rückflug der Frühheimkehrer (8. Juli und 9. Juli 2025), Reisebericht von Martin Achermann

Wer nicht vom Fliegen träumt, dem wachsen keine Flügel. (R. Lerch)

Träumen, planen, organisieren, verwerfen und wieder anpassen. Der erste Schritt zu neuen Abenteuern ist erfahrungsgemäss der grösste. Schon seit Langem träumten wir Piloten der noch jungen Fluggruppe «SilverGoose-Birrfeld» von Ausflügen in den Norden. Ermutigt von den eindrücklichen Erlebnisberichten von Werner Wolf wuchs unsere Begeisterung von Besprechung zu Besprechung.

Endlich! Wir drei Piloten, Martin Achermann, Toni Schmid, Ueli Meier, ge-coacht von Stephan Friedli und Werner Wolf, waren startklar:

Am Samstag, dem 5. Juli, hob unsere kleine Flotte, bestehend aus der grossen HB-CQF (C172) und ihrer kleineren Schwester, der HB-TXN (C152), vom Birrfeld Richtung Nordsee ab. Wie es sich gehört, nahm die kräftigere Cessna-172 alles Gepäck mit an Bord, sodass das kleine Küken mehr Most tanken konnte. Wie weit und zeitaufwändig der Flug von Süddeutschland bis zur Nordsee ist, beeindruckt wohl jeden, der diese



Strecke schon geflogen ist. Zwischenhalte in Speyer (EDRK) und Allendorf (EDFQ) gaben uns Zeit zum Durchatmen und Auftanken der Flugzeuge.

«Was? Frankfurt (EDDF) umfliegen? Der ‹Tschallänsch› ausweichen? Wagt ein Crossing!» Ermutigende Worte der Altmeister an uns Neulinge, Martin, Toni und mich. Also überflogen wir stolz auf FL 70 die startenden und landenden Airliner unter uns. Hier befanden wir uns übrigens auf der höchsten Etage der ganzen Reise, denn über dem Nordseegebiet ist man schon mit 1000 Fuss über Grund ein Wolkenstürmer.

«Ganderkesee» (EDWQ)? Wie? Wo? Was? Da zerbrichst du Dir vorerst mal die Zunge. Aha, «Gaan'k'see»! Weshalb Werni jeweils von diesem Flugplatz samt dem dazugehörenden Hotel schwärmt, wurde uns während unseres Aufenthaltes schnell klar. Landen, parken, zwei Schritte und man checkt im feudalen, familiengeführten 3-Sterne-Hotel «Airfield Hotel & Restaurant» ein.



Kurze Route / 5 Tage



Lange Route / 7 Tage





Wohlausgeruht starteten wir am nächsten Tag zu einem Sonntagsausflug. Starts und Landungen auf den Nordfriesischen Inseln Borkum (EDWR), Juist (EDWJ), Norderney (EDWY), Langeoog (EDWL) und letztendlich in Wangerooge (EDWG) standen auf dem Plan. Nun wurde aber aus einem kurzweiligen, fliegerisch anspruchsvollem Inselhüpfen ein Flug Richtung ständig tiefer werdender Wolkenbasis. Dass er wetterbedingt mit der Umkehr, einer Ausweichlandung und einer nicht geplanten Übernachtung in Wangerooge enden würde, störte uns nicht im Geringsten. Im Gegenteil! Dieser Zwischenfall bereicherte uns zusätzlich.

Unterstützt von freundlichem, hilfsbereitem Flugplatzpersonal fühlte sich dieses Supplement als ganz natürliche Zutat an.

Wegen des schlechten Wetters konnten wir erst am Montag den Flug via Wilhelmshaven (EDWI) nach Ganderkesee durchführen. So meisterten wir einen Refresher in Sachen Schlechtwetter-Flug, unter realen Bedingungen. – Melodie und Text von Reinhard Meys Song «Über den Wolken ...» hätte genau unserer Gemütslage entsprochen.

Wegen persönlichen Verpflichtungen verliessen uns Martin und Stephan mit der HB-TXN am Dienstag Richtung Heimat. – (Martin beschreibt den Heimflug ausführlich in seinem anschliessenden Bericht.)

Nach dieser Regenwetter-Taufe erbarmten sich am folgenden Tag die Wettergötter. Unter sonnigen «grand beau»-Bedingungen nutzten wir die Gelegenheit, das Nordseegebiet näher zu entdecken: Fliegen, unkompliziert, von hilfsbereiten und

freundlichen Lotsen begleitet. Pilotenherz, was willst du noch mehr! Bei aufklärendem Wetter flogen wir via Kiel (EDHK) dem Nordsee-Ostsee-Kanal entlang, quer über Schleswig-Holstein nach Heide-Büsum (EDXB). Hier tauschten Toni, Werni und ich die CQF gegen gute, solide Fahrräder aus. Zwecks kultureller, geografischer sowie kulinarischer Weiterbildung war das nahe gelegene Städtchen Büsum unser Ziel. Werni radelte uns auf seinem E-Bike bei steifem Gegenwind locker davon. Noch heute gönnen wir ihm den Sieg.

Auch der Mittwoch, unser fünfter Reisetag, liess keine Wünsche offen: Einmal Helgoland (EDXH) anfliegen! – Wow! Kleine Insel, kurze Piste, kreischende Möwen, blaue See unter den Flügeln! Pilotenträume wurden wahr. Rastlos, sehnüchtig zog es uns aber weiter, ostwärts nach Wyk auf Föhr (EDXY) und Aerö (EKAЕ)/Dänemark. Dann ging es wieder zurück, via Wyk auf Föhr heimzu nach Ganderkesee. Jede Etappe, jeder An- und Abflug bleiben unvergesslich. Selbst Fotos von inselverbindenden Brücken, Containerschiffen, Kurorten an sandigen Küsten und Wattenmeeren können das, was wir aus luftiger Höhe zu sehen bekamen, nur schwer wiedergeben. Darum mein Rat: Fliegt mal an die Nordsee, Richtung Dänemark!

Wie gut verstehe ich jetzt Wernis Schwärmen vom Fliegen im Norden! Donnerstag, der 10. Juli: Aufbruch zum Heimflug mit Captain Toni, Copi Werni und mir als Fotografen. Nach 1 Stunde und 45 Minuten Flugzeit und 175 Meilen erreichten wir unser Etappenziel Koblenz (EDRK). Weil ich früher einmal zu Fuss die Vulkan-Eifel geologisch erkundet hatte, reizte mich ein Abendflug über diese einzigartige Landschaft. Allerdings spielten uns dabei diverse Sperrgebiete, die uns zum Umfliegen zwangen, einen gewaltigen Streich. So sahen wir halt den Nürburgring sowie viele der bekannten Maare nur von Weitem. Bei einem kühlen Drink auf der «RM Mosel Lounge» in Winternheim runden wir den zweitletzten Tag unserer Reise ab.

In einem zweistündigen Flug Richtung Süden führte uns die letzte Etappe bei bestem Wetter schlussendlich über den fast heimatisch anmutenden Schwarzwald zurück ins Birrfeld. Ob all der vielen Eindrücke, die mich wohl noch lange begleiten werden, hätte ich fast vergessen, unseren beiden kompetenten und geduldigen Berufspiloten und Fluglehrern Stephan und Werni für ihren Einsatz von Herzen zu danken.





Flug an die Nordsee – der Rückflug der Frühheimkehrer

Am Dienstag hiess es Abschied nehmen von der Gruppe. Martin und Stephan mussten sich aufgrund anderer Verpflichtungen schweren Herzens auf den Rückweg machen. Doch zuerst gab es noch eine Lektion Motorenkunde bzw. wie man eine leere Batterie ausbaut, lädt und wieder einbaut.

Der Rückweg führte dann bei tiefen Wolken nach Osnabrück-Atterheide (EDWO) auf einen sehr schönen und ruhigen Flugplatz. Die Landegebühr für einen Schulflug betrug doch ganze 5 Euro, was quasi einem Abriss nahe kommt! Der ansässige Turmmitarbeiter und seine Kollegin kannten das Birrfeld und waren ebenfalls bereits mal da. So klein ist die Welt unter Fliegern.

Weiter ging es ins Land der Sieger, nach Siegerland (EDGS), östlich von Köln. Ebenfalls ein grosszügiger, aber «non towered» Flugplatz auf einer Anhöhe. Auch hier, quasi tote Hose. Und auch hier, wie in Paderborn, sehr günstige Landetaxe.

Unser letzter Leg war dann ein Flug nach Koblenz (EDRK), wo wir bei relativ starkem Seitenwind landeten und zufrieden unsere TXN für die Nacht vorbereiteten. Ein doch rund 45-minütiger Marsch nach

Winnigen durch die unzähligen Reben war dann doch auch etwas Abwechslung.

Unser Hotel Moselblick, gebucht durch Stephan, war dann nach Ganderkesee wiederum ein Highlight. Bei gutem Wetter haben wir uns dann im Städtli etwas umgeschaut und ein leckeres Abendessen mit Bier und Wein genossen.

Am nächsten, dem letzten Tag ging es dann um ca. 10 Uhr wieder los. Wir flogen über die wunderbare Mosel-Weinlandschaft vorbei an der Burg Eltz nach Trier (EDRT). Auch Trier ein einfacher und guter Flugplatz mit freundlichen Leuten. Und hier trafen wir dann noch «Birrfelder», die auf dem Flug nach Norden waren und aufgrund des Wetters in der Weingegend verharren «mussten».

Für uns ging es nun weiter nach Mannheim City. Der Martin wollte wiederum die englische Voice auf diesem kontrollierten Flugplatz verwenden, was soweit auch gut klappte. Er war aber wirklich froh, dass ein so kompetenter Fluglehrer sein Copilot war und sehr viele hilfreiche Tipps geben konnte. Ein richtiger Mehrwert war das!

Der Rückflug ins Birrfeld verlief anschliessend ruhig, das Wetter war stabil und auch die Wolkenbasis war für den Schwarzwald akzeptabel. Die Landung im Birrfeld gelang und die beiden Piloten waren glücklich und zufrieden danach im Restaurant Cockpit anzutreffen, wo sie die Rückreise zusammen debrieften und bereits von der nächsten Reise sprachen. Eine wunderschöne Reise mit ganz vielen Eindrücken geht zu Ende. Danke, SilverGoose, Stephan und Werni –, wir kommen wieder.



Im Birrfeld gesehen



Gratis-Fitness



Fotos Sunya Bucher



Foto Chris Decking



HB-GMM, Beach 58 Baron, die Seabird 1 der HPI Switzerland, «Humanitarian Pilots Initiative»

Foto Peter Mathis

Termine 2025

26. September 2025, 18.00 Uhr Sounding Board (Anmeldung bis 12.9.2025)

18. Oktober 2025, 9.00 Uhr Flugplatzputzete

7. November 2025, 18.00 Uhr Neumitglieder-Apéro

6. Dezember 2025, 16.00 Uhr Samichlaus

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



PEUGEOT

E-308 / LongRange

100% ELECTRIC



FOLGEN SIE DER FASZINATION.

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

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

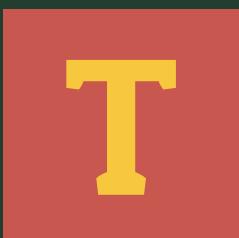


Auto Gysi
Hausen

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

Birrfelder Flugpost

**gestaltet.
optimiert.
illustriert.**



merkur
merkurmedien.ch