

BIRRFELDER FLUGPOST

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

WWW.BIRRFELD.CH

FLIEGEN

Die Geschichte der
Cessna «Old Lady»

Segelflugschule -
Wechsel in der Leitung

Die Birrfelder
«Fallschirm-Frau»

AUSBILDUNG

Die Ausbildung
zum Fluglehrer

ERLEBNIS

Geschichten von
Rundflugpiloten

TERMINE

Agenda & Events 2026

VEREIN

Generalversammlung 2026

AUSGABE
Mai 2026



INHALTSVERZEICHNIS

FLIEGEN	
Die Geschichte der «Old Lady»	4-7
Fernrichtpunkt Linde von Linn	8-9
Segelflug - Führungswechsel in der Leitung	10-11
Das Tor in die Berge	12-13
Die Birrfelder «Fallschirm-Frau»	16-17
AUSBILDUNG	
Die Fluglehrer*in-Ausbildung	18-19
In der Ausbildung – Lars Iseli im Interview	20-21
Brevetierungsfeier 2026	22-23
Nachwuchsförderung – Tom Aggett im Interview	27
Navigation mit Teamspirit	28
KULINARIK	
Lieblingsrezept der Köchin	30-31
ERLEBNIS	
Geschichten unserer Rundflugpiloten	32-33
Rundflugangebote	35
ARBEITEN	
Arbeiten im Birrfeld	36
Neue Gesichter im Birrfeld	37
VEREIN	
Generalversammlung 2026	38-39
Flugplatzputzete Frühjahr	40
Sounding Board – Rückblick März	41
TERMINE	
Agenda & Events 2026	43
WERBEARTIKEL	
Birrfeld Kollektion	44
IMPRESSUM	
Daten, Zahlen & Redaktion	47



Liebe Fliegerkamerad*innen

Bist Du auch schon einmal mit einem Segelflugzeug geflogen? Die Frage geht insbesondere an die vielen Motorflieger unter uns. In den vergangenen Jahren erhielt ich, ebenfalls Motorflugpilot, wiederholt Einblicke in die Segelflug-Gemeinschaft – zu Boden und in der Luft. Das stille Fliegen ohne Motorengeräusche und stete Suchen nach Thermik sowie den besten Windverhältnissen fühlt sich wie sehr natürliches, echtes Fliegen an. Bis allerdings ein Segelflugzeug in der Luft seine Kreise dreht, ist viel Teamarbeit gefordert. Der Zusammenhalt und die Kameradschaft unter den Segelfliegern sind beeindruckend. Man geht nicht einfach rasch fliegen, sondern verbringt den ganzen Tag (und oftmals auch die Abende) gemeinschaftlich als Teil des Gesamterlebnisses Segelfliegen.

Der gesellschaftliche Wandel macht leider auch vor dem Segelflug nicht halt. Dieses intensive Vereinsleben verliert für breite Bevölkerungsschichten zunehmend an Attraktivität. Dies befeuert auch den Strukturwandel in unserer Sparte Segelflug; die Anzahl der Segelflugpiloten ist leider weiterhin rückläufig. Aktuell sind noch drei Segelfluggruppen im Birrfeld beheimatet: die SG Birrfeld, SG Lenzburg sowie AFG Zürich. Hinzu kommen die steigenden Kosten, welche auch der Segelflug spürt. Neue Segelflugzeuge mit modernen Materialien kosten heute wesentlich mehr als noch vor 20 Jahren. Auch im Flugplatzbetrieb, vom Schleppservice über die Graspistenpflege bis hin zu den Unterhaltsarbeiten an den Flugplatzeinrichtungen, ist die allgemeine Teuerung sehr deutlich zu spüren.

Dem Aero-Club Aargau und insbesondere dem gesamten Vorstand ist es ein grosses Anliegen, ideale

Rahmenbedingungen zu schaffen und damit den Segelflug zu fördern. In den vergangenen Monaten haben das Flugplatzteam, Vertreter der Segelfluggruppen sowie unser Segelflugvertreter im Vorstand, Ephraim Friedli, zahlreiche Massnahmen initiiert und viele davon bereits umgesetzt. So ist es beispielsweise den Segelfluggruppen ein grosses Anliegen, dass die zum Aero-Club Aargau gehörende Fliegerschule Birrfeld auch in Zukunft Segelflugpiloten ausbildet. Erfreulicherweise konnte ein neues Team zusammengestellt werden, welches sich ehrenamtlich um die Ausbildung, Technik und Administration kümmert und in dieser Ausgabe näher vorgestellt wird. Einen schönen Rasenteppich als Graspiste bieten zu können ist eine grosse Herausforderung. Mit der Investition in neue Mähroboter können wir das reparaturanfällige bisherige Mähwerk am Traktor ablösen, das Mähen automatisieren und durch regelmässige Schnitte mittelfristig eine gleichmässige Pistenbeschaffenheit gewährleisten. Auf nächstes Jahr hin wird auch im Bereich Schleppflugzeug weiter investiert und im administrativen Bereich konnte mit der neuen Betriebssoftware Flying Fleet rasch eine praktikable Lösung für den Segelflug gefunden werden. Weiterentwicklungen sind auch hier vorgesehen, um die Funktionalitäten bestmöglich an die Bedürfnisse der Piloten anzupassen. Mit einem etwas längerfristigem Horizont befasst sich die das Konzept «Birrfeld 203X» mit der Weiterentwicklung des Flugplatzes, dabei wird der Segelflug ebenfalls eine wesentliche Rolle spielen.



Der Vorstand, die Geschäftsführung und die Flugplatzleitung werden sich weiterhin für die Förderung und gute Rahmenbedingungen des Segelfluges einsetzen. In diesem Zusammenhang sind besonders die drei Segelfluggruppen gefordert, um mit innovativen Konzepten die Attraktivität für den Nachwuchs zu steigern und neue Segelflugpilot*innen zu gewinnen; denn Nachwuchsgewinnung ist die mit Abstand beste Strategie, um den strukturellen Herausforderungen entgegenzutreten. Der Aero-Club Aargau unterstützt – auch finanziell – kreative Ideen und Vorschläge, damit neue, junge Mitglieder für den Segelflug gewonnen werden können.

Die nächste grössere Möglichkeit den Segelflug (und natürlich auch den Motorflug) der Öffentlichkeit zu präsentieren und mehr darüber zu erfahren ist **unser Flugplatzfest am 12. September 2026 im Birrfeld**. Die Arbeiten des Organisationskomitees laufen auf Hochtouren und wir freuen uns, viele Familien, Flugbegeisterte und Interessierte aus der ganzen Region in unserem Birrfeld zu begrüssen. Informationen zum Anlass werden laufend auf der Website zur Verfügung gestellt. Mit Eurer Mithilfe – Helfer*innen werden noch gesucht! – können wir das Birrfeld der Öffentlichkeit im besten Licht präsentieren.

Roman Hunziker,
Präsident Aero-Club Aargau

EINE REISE DURCH GENERATIONEN

Die Geschichte der «Old Lady»

Um die Geschichte der HB-CRD, liebevoll «Old Lady» genannt und ihrer heutigen Halter Peter und Niels Meier zu verstehen, lohnt sich ein Blick zurück. Wir schreiben das Jahr 1956 in Wichita, Kansas, USA. Die traditionsreiche Flugzeugherstellerin Cessna prägt den Markt der Kleinflugzeuge nachhaltig: Mit der Cessna 172 Skyhawk beginnt eine Erfolgsgeschichte, die bis heute anhält. Was damals noch kaum jemand erahnt, ist, dass dieses Flugzeugmodell zum meistgebauten Flugzeug der Welt werden wird.

Im Jahr 1957 verlässt ein weiteres Exemplar die Produktionshalle: die spätere HB-CRD. Zunächst noch unter der Registrierung N8639B unterwegs, sammelt die Maschine ihre ersten Flugstunden in den USA, bevor sie im Dezember 1959 in die Schweiz überführt und hier neu immatrikuliert wird.

Von Bern in die ganze Schweiz

Ihre ersten Jahre in der Schweiz verbringt die «Old Lady» in Bern. Dort steht sie im Dienste der lokalen Flugschule, des Aeroclubs Bern und der ALPAR AG. Sie prägt Generationen von Pilot*innen. Ihre Bedeutung zeigt sich auch in der Öffentlichkeit: Im März 1962 ziert sie das Titelbild der Aero Revue, und auch in einer späteren Ausgabe von 1965 ist sie in einem Bericht in Aktion zu sehen. Nach ihrer Zeit als Schulungsflugzeug wechselt die HB-CRD im Jahr 1980 in Privatbesitz. In den folgenden Jahren ist sie auf verschiedenen Flugplätzen der Schweiz stationiert, bevor sie schliesslich in Zürich vorübergehend eine neue Heimat findet.

Die Ära Meier beginnt

Mit Zürich beginnt ein neues, prägendes Kapitel: die Geschichte der «Old Lady» in der Familie Meier. Nach seiner fliegerischen Ausbildung bei Fluglehrer Jack Rufli im Birrfeld ist Peter Meier, Niels Meiers Grossvater, in verschiedenen Fluggruppen aktiv, stösst jedoch immer wieder an organisatorische Grenzen. Der Wunsch nach einem eigenen Flugzeug wächst. Im Dezember 1989 entdeckt die Ehefrau von Peter Meier ein Verkaufsinserat der HB-CRD. Es ist der Beginn einer besonderen Verbindung. Schon beim

ersten Besichtigungstermin wird klar: Hier treffen sich Flugzeug und Pilot zur richtigen Zeit.

Mit Leidenschaft restauriert

Nach dem Kauf zeigt sich, dass die Jahre intensiver Nutzung ihre Spuren hinterlassen haben. In den 1990er-Jahren wird die «Old Lady» deshalb mit viel Engagement und Liebe zum Detail restauriert. Schritt für Schritt entsteht ein neues Erscheinungsbild: Die Verglasung wird erneuert, der Innenraum vollständig neu ausgekleidet, die Sitze hochwertig überarbeitet. Im Zuge dieser Arbeiten erhält das Flugzeug zudem eine neue Lackierung, die seinen klassischen Charakter unterstreicht und sich am originalen Design orientiert. In diesem Zusammenhang entsteht auch der Schriftzug an der Tür «Old Lady», der dem Flugzeug seinen bis heute gebräuchlichen Spitznamen verleiht. Auch technisch wird die Maschine aufgewertet – Instrumente werden generalüberholt, moder-

ne Funk- und Transpondersysteme installiert. Das Resultat ist ein Flugzeug, das seinen historischen Charme bewahrt und gleichzeitig den Anforderungen der Zeit gerecht wird.

Unterwegs in ganz Europa

In den folgenden Jahren wird die HB-CRD intensiv genutzt. Peter Meier gründet die Fluggruppe «Aerius» und lernt dabei seinen langjährigen Freund und späteren Mitbesitzer Fred Linnekogel kennen. Gemeinsam unternehmen sie zahlreiche Reisen – von den Alpenregionen der Nachbarländer bis hinauf in den hohen Norden Finnlands und zu den Inseln Grossbritanniens. Die «Old Lady» wird dabei mehr als nur ein Fortbewegungsmittel: Sie wird zum treuen Begleiter unzähliger Erinnerungen. Im Jahr 2010 geht ein Grossteil des Flugzeugs in den Besitz von Fred Linnekogel über. Doch die Verbindung zur Familie Meier bleibt bestehen.



HB-CRD im Jahr 1971



Aero Revue vom Jahr 1962 mit der HB-CRD auf der Titelseite



„Die Geschichte der «Old Lady» ist unglaublich interessant und emotional. Bei jedem Flug wird einem die Historie wieder bewusst und es ist mir eine Ehre, mit diesem Flugzeug weiterhin fliegen zu können.“

– Niels Meier



Niels und Peter mit der HB-CRD in Baden-Württemberg

Ein neues Kapitel beginnt

Im Jahr 2023 stellt sich schliesslich die Frage nach der Zukunft der HB-CRD. Für Niels Meier ist schnell klar: Dieses Flugzeug ist mehr als ein Objekt. Es ist Teil seiner eigenen Geschichte. Aufgewachsen mit der «Old Lady», entscheidet er sich nach einem intensiven Gespräch mit seinem Grossvater, selbst Pilot zu werden. Gemeinsam beschliessen sie, das Flugzeug zurück in die Familie zu holen.

Mit grossem Engagement wird es Niels Meier ermöglicht, die Ausbildung direkt auf der HB-CRD durchzuführen. In Zusammenarbeit mit der Flugschule Birrfeld und den Fluglehrern Hanspeter Stahel und Erich Kuster wird die Maschine wieder in den Schulungsbetrieb integriert. Auch die Fluggruppe «Aerius» wurde mit neuen Piloten reaktiviert.

Generationen verbinden

Heute steht Niels Meier vor dem Abschluss seiner Pilotenausbildung und damit am Beginn eines neuen Abschnitts in der Geschichte der HB-CRD. Es ist eine Geschichte, die Generationen verbindet: vom ersten Einsatz in den USA über Jahrzehnte in der Schweiz bis hin zur Weiterführung innerhalb der Familie. Die «Old Lady» ist dabei nicht nur ein Flugzeug, sondern ein Symbol für Leidenschaft, Beständigkeit und die Freude am Fliegen.

Für die Zukunft haben Niels Meier und sein Grossvater klare Pläne: gemeinsame Reisen, neue Abenteuer und das Weitertragen einer einzigartigen Geschichte.

- Bericht von Niels Meier



Niels Meier mit der «Old Lady» auf dem Flugplatz Birrfeld



HECKRAD SCHNUPPERFLÜGE

mit original Piper Cub

Hast du schon immer davon geträumt einen Oldtimer zu fliegen und bereits Pilot oder Flugschüler? Dann nimm am Heckrad-Schnupperabend der Antique Airplane Association teil und fliege mit einem Fluglehrer die legendäre Piper Cub J3/C L4!

Wo Flugplatz Birrfeld, Treffpunkt beim Clubraum

Wann Mittwoch, 3. Juni 2026 ab 17:30 Uhr
Mittwoch, 2. September 2026 ab 17:30 Uhr

Kosten CHF 50.00 für ca. 20 Min. Flugzeit

Anmeldung vorstand@a-a.ch oder scanne den QR-Code

DIE LINDE VON LINN

Ein Fernrichtpunkt mit Geschichte

Manche Punkte auf der Karte sind mehr als nur Navigationshilfen – sie sind Teil der Identität einer Region. Die Linde von Linn gehört genau dazu. Was aus der Luft oft als klarer Fixpunkt dient, entfaltet am Boden eine ganz eigene Bedeutung und lädt dazu ein, den Blick einmal bewusst über die fliegerische Perspektive hinaus zu richten.

Nach dem Verlassen der Birrfelder Platzrunde in Richtung des Sektor West, wird seit Jahren die Linde von Linn als Fernrichtpunkt angepeilt. Der Legende nach wurde im Jahr 1668 durch den letzten Linner die Linde auf das Grab der durch die Pest verstorbenen Linner gepflanzt. Seitdem schützt die Linde von Linn die Menschen vor einem neuen Ausbruch der Pest. Tatsäch-

lich wird die Linde aber auf ein Alter von 700-800 Jahren geschätzt, also einige Jahrhunderte älter. Sie gehört zu den ältesten Bäumen in der Schweiz und hat einen Umfang von elf Metern bei einer Höhe von 25 Metern. Die Linde ist allerdings nicht nur ein passender Fernrichtpunkt, um den Sektor West anzufliegen, sie ist auch Ausgangspunkt für schöne Wanderungen. Von der Linner Linde aus hat man einen schönen Ausblick zur Habsburg und bis zu den Alpen. Durch die ganze Berühmtheit hat sie eine eigene Bushaltestelle, eine eigene Facebookseite mit über 11'500 Followern und kann ununterbrochen per Webcam beobachtet werden. In der Schweiz hat die Linde eine tiefe Bedeutung und steht für Treue, Frieden, Gerechtigkeit und Gemeinschaft. Sie wurde traditio-

nell als Dorf- und Gerichtsbaum gepflanzt. Der Lindenplatz war im Mittelalter das Zentrum des dörflichen Lebens. Unter ihr wurde das Gericht abgehalten, aber auch Feste gefeiert. Auch heilende Wirkungen werden der Linde zugesprochen, allen voran der Lindenblütentee, welcher gegen fiebrige Erkältungen hilft und beruhigend wirkt.

Beim nächsten Ein- oder Ausflug über den Sektor West lohnt es sich also, einen Blick nach unten, auf die vielseitige Linde von Linn zu werfen.



Gemütliche Sitzmöglichkeiten unter der Linde



Linde von Linn / Bild von Fotograf Michel Jaussi

Bedeutung eines Fernrichtpunkts

Ein Fernrichtpunkt ist eine markante Stelle in der Landschaft, möglichst weit weg am Horizont, auf welchen der Flugweg ausgerichtet ist. Im Geradeausflug wird ein Fernrichtpunkt über die Visierlinie angepeilt. Bei nebeneinander liegenden Sitzen, also bei den meisten Basis-Schulflugzeugen im Motorflug, liegt die Visierlinie parallel zur Flugzeuglängsachse.

Richtet man den Flugweg nach einer Linie aus, welche über die Mitte der Flugzeugnase verläuft, so entsteht eine Winkeldifferenz zwischen der Verlängerung der Flugzeuglängsachse und der Visierlinie. Diese Differenz heisst Parallaxe.

„Es heisst, die Linde sei gepflanzt worden, nachdem die Pest fast alle Linner dahingerafft hatte. Ihre Gräber sollen unter der Linde liegen und der Baum solle dafür sorgen, dass die Krankheit nie wieder ausbricht.“

Natürlich ist dies eine von vielen Legenden, die sich um den mächtigen Baum ranken. Eine weitere Sage besagt, dass die Welt untergehen müsse, wenn die Linde eines Tages nicht mehr einmal jährlich ihren Schatten auf das Schloss Habsburg, den Stammsitz der gleichnamigen Dynastie werfe.

FAKTEN ZUR LINDE VON LINN

Alter	800 Jahre (geschätzt)
Höhe	25m
Stammumfang	11m

SEGELFLUGSCHULE BIRRFELD Führungswechsel in der Leitung

Ende Februar 2026 hat bei der Segelflugschule Birrfeld (DTO.0211) ein bedeutender Führungswechsel stattgefunden: Nach mehreren erfolgreichen Jahren übergibt Oliver Riccius die Leitung an ein neues, breit aufgestelltes Team.

Die Verantwortung liegt künftig auf vier engagierten Schultern: Roland Rebmann übernimmt die Funktion als Leiter der DTO sowie stellvertretender Cheffluglehrer. Pascal Wenker wirkt als Leiter Training und Cheffluglehrer, während Christoph Heuberger die Bereiche Administration und Akquisition verantwortet. Komplettiert wird das Team durch Livio Aschwanden als Leiter Technik. Gemeinsam verfolgt die neue

Leitung ein klares Ziel: eine nachhaltige und wirtschaftlich stabile Ausbildung im Segelflug sicherzustellen. Die Segelflugschule Birrfeld bildet dabei die Dachorganisation für die Grundausbildung im Segelflug – einschliesslich der Schulung auf Reisemotorseglern (TMG). Mit einem engagierten Team von Fluglehrern wird die Faszination des lautlosen Fliegens mit grossem Einsatz und viel Leidenschaft an die nächste Generation weitergegeben.

Über die Jahre hat sich die Segelflugschule Birrfeld als führendes Kompetenzzentrum für die Segelflug-Grundausbildung in der Region etabliert. Sie verbindet Tradition und Pioniergeist mit einer moder-

nen, sicheren und gemeinschaftsorientierten Ausbildung.

Mit ihrem Engagement trägt die Schule entscheidend dazu bei, neue Generationen für den Segelflug zu begeistern, fliegerische Kompetenzen zu fördern und die Kameradschaft zu stärken. Damit wird die Zukunft des Segelflugs am Flugplatz Birrfeld nachhaltig gesichert. Ein besonderer Dank gilt Oliver Riccius, der die DTO in den vergangenen Jahren mit grossem Engagement, Herzblut und Weitsicht geführt und geprägt hat.



Livio Aschwanden
Leiter Technik



Pascal Wenker
Leiter Training & Cheffluglehrer

„Unser Anspruch ist es, die Qualität der Ausbildung kontinuierlich weiterzuentwickeln und gleichzeitig die Begeisterung für den Segelflug lebendig zu halten“.



Christoph Heuberger
Administration und Akquisition



Roland Rebmann
Leiter DTO und Stv. Cheffluglehrer

Full service
of avionics
and instruments.

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

Locations
Zurich Airport
Grenchen Airport
Birrfeld Airport

info@avionitec.ch
www.avionitec.ch



SEGELFLUG ALPENSCHLEPP

Das Tor in die Berge

Ein heisser Sommertag im Birrfeld, kaum Thermik, mehrere Ab-saufer – solche Flugtage bleiben selten in guter Erinnerung. Kein Wunder hält sich die Meinung, die Saison sei im Juli bereits ge-laufen. Doch es gibt eine einfache Möglichkeit, Frust in fliegerische Highlights zu verwandeln: den Al-penschlepp. Er bringt Segelflieger direkt in Regionen, in denen oft bessere Bedingungen herrschen. Die Voraussetzungen im Birrfeld sind ideal. Schlepppiloten stehen

bereit, und ein Start lässt sich häufig gut vor dem lokalen Thermik-beginn während der Mittags-pause einplanen. Trotzdem wird diese Option noch zurückhaltend genutzt. Ein häufiger Grund sind die Kosten: Rund 350 Franken für einen Schlepp in die Innerschweiz erscheinen auf den ersten Blick hoch. Betrachtet man jedoch die Distanz und vergleicht sie mit An-fahrtswegen zu Alpenflugplätzen, relativiert sich dieser Eindruck schnell. Zudem lässt sich der Betrag

im Doppelsitzer teilen – und wird so zu einer gut investierten Ausga-be für ein besonderes Flugerlebnis. Ein weiterer Punkt ist die taktische Herausforderung. Ein verpasster Einstieg kann zu einem ungeplan-ten Zwischenstopp führen. Doch gerade darin liegt auch der Reiz: Erfahrungen sammeln, analysieren und beim nächsten Versuch besser machen.



Rhonegletscher vom Dammastock aus



Rot: Thermische Einstiegspunkte
Blau: Einstiegspunkte bei Föhn

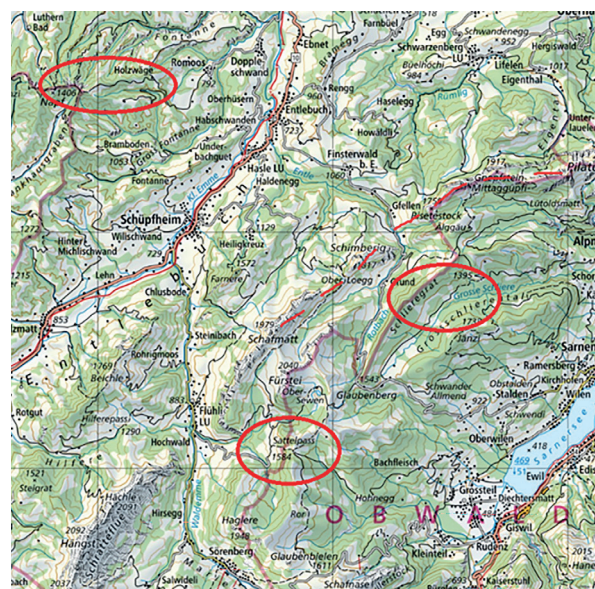
Einstieg Richtung Osten

Für Flüge in Richtung Osten bie-ten sich zwei typische Wetterlagen an: eher sommerliche Hochdruck-lagen bei denen die Alpen oft deutlich besser funktionieren als das lokale Umfeld des Platzes und Föhnlagen bei denen dynamische Effekte eine Rolle spielen. Wich-tig ist, den Einstieg so zu wählen, dass früh Anschluss gefunden wird. Bewährte thermische Einstiegspunkte sind der Rossberg, das Alp-thal oder das Muotathal mit dem Druesberg.

Eine Schlepphöhe von rund 2200-2600 Metern bietet dabei die nötige Reserve. Unter 2000 Metern wird die Suche nach Aufwind schnell kritisch. Bei Föhn dominieren Hangaufwin-de. Besonders zuverlässig funk-tionieren die Bereiche rund um die Hoflue und die Eggberge. Hinweise auf aktive Bedingungen liefern oft bereits die Wasseroberflächen der Seen.

Einstieg Richtung Südwesten

Für Flüge ins Berner Oberland oder Wallis liegt der Fokus auf der Pila-tuskette. Ziel ist es, deren Südseite zu erreichen, idealerweise in Höhen um 2300 Meter. Einstiegspunkte wie Schlieregrat oder Hoflue sind dabei besonders vielversprechend. Alternativ kann auch der Napf ge-nutzt werden, wobei hier der Über-gang ins höhere Relief anspruchs-voller ist. Gelingt dieser, eröffnet sich jedoch eine attraktive Route in Richtung Niederhorn und darüber hinaus.



Rot: Einstiegspunkte Pilatusregion
Gestrichelte Linie: über diese Kante muss man drüber hüpfen können

Planung ist entscheidend

Eine sorgfältige Wetteranalyse ist unerlässlich. Tools wie XCTherm geben Hinweise auf Thermikbeginn und Steigwerte, während Live-Tracking-Plattformen wie Weglide zeigen, wo bereits andere Flug-zeuge Anschluss gefunden haben. Da sich die Situation in den Alpen schnell ändern kann, sollte immer mit Reserven geplant werden – sowohl zeitlich als auch in der Höhe. Webcams und Funkinfor-mationen liefern zusätzliche wert-volle Hinweise zur aktuellen Lage.

Erfolgsgarantie?

Nein. Auch erfahrene Piloten er-leben Rückschläge. Fehlentschei-dungen oder falsche Einschät-zungen können dazu führen, dass ein Flug frühzeitig endet oder mehr Motor- als Segelflugzeit an-fällt. Doch genau diese Erfahrun-gen sind Teil des Lernprozesses. Und die Belohnung folgt: beein-druckende Flüge bis ins Engadin, ins Tessin oder sogar bis nach Süd-frankreich zeigen, welches Poten-zial im Alpenschlepp steckt. Gerade an Tagen, die im Flachland wenig vielversprechend erscheinen, eröff-nen sich in den Alpen oft überra-schende Möglichkeiten.

– Bericht von Raphael Zimmermann & Ephraim Friedli

Fazit

Der Alpenschlepp ist weit mehr als nur eine Alternati-ve – er ist eine Chance, das fliegerische Spektrum ent-scheidend zu erweitern. Wer bereit ist, zu investieren, taktisch zu planen und auch Rückschläge in Kauf zu neh-men, wird mit unvergesslichen Erlebnissen belohnt.

Wer es nicht versucht, verpasst einige der schönsten Flüge, die vom Birrfeld aus möglich sind.



Kurbeln im Klöntal nach Thermik: manchmal muss man sich am Morgen durchbeissen, durchmogeln...



Wo befinden wir uns?

Das Bild entstand während eines Segelfluges
ab dem Birrfeld im Jahr 2023.
Auflösung auf Seite 47.

DIE BIRRFELDER «FALLSCHIRM-FRAU»

54 Jahre Präzision beim Falten

Fallschirme sind Lebensversicherung – und ihre Zuverlässigkeit ist kein Zufall. Hinter jedem gepackten System steht präzise Handarbeit, Erfahrung und ein geschulter Blick fürs Detail. Seit über fünf Jahrzehnten sorgt Vreni Rohrer im Birrfeld dafür, dass im entscheidenden Moment alles funktioniert. Im Interview gibt sie Einblick in ihren aussergewöhnlichen Berufsalltag. Vreni ist seit 54 Jahren als Riggerin im Birrfeld tätig – und gehört damit zu den erfahrensten Fachpersonen ihres Gebiets.

Wie bist du zur Arbeit mit Fallschirmen gekommen?

Mein Vater hatte den Ausweis Nummer 1 als Fallschirmwart des damaligen Eidgenössischen Luftamtes. Während des Zweiten Weltkriegs war er in der Fallschirmwerkstatt des Militärflugplatzes Dübendorf tätig, und später konnte er diese Arbeit auch privat ausüben. Schon als Kind war ich oft bei ihm in der Werkstatt im Keller und habe ihm zugeschaut.

Hast du schon früh selbst mitgearbeitet?

Ja, später durfte ich unter seiner Aufsicht bereits Fallschirme packen. Auf dem Flugplatz habe ich den Fallschirmspringern die Hauptschirme gepackt – bis auf das Zusammenziehen, dafür hatte ich damals noch zu wenig Kraft.

Wann hast du deine erste offizielle Qualifikation gemacht?

Im März 1972 habe ich die Fallschirmwartprüfung – heute würde

man Rigger sagen – beim Eidgenössischen Luftamt abgelegt.

Und wie ging deine Laufbahn danach weiter?

Im März 1976 erhielt ich als erste Frau den Ausweis als Luftfahrtskontrolleur Kategorie I, was heute dem Master Rigger entspricht. Mit dieser Qualifikation durfte ich Jahreskontrollen durchführen, Reparaturen vornehmen und neue Fallschirme zusammenstellen.

Gab es später Veränderungen in der Organisation dieser Tätigkeit?

Ja, auf den 1. Januar 1986 wurden die Fallschirme aus der Aufsicht des BAZL ausgegliedert. Der Aeroclub und später, ab 1992, Swiss Skydive übernahmen auf freiwilliger Basis die Weisungen des BAZL. Seither liegt die Aufsicht über die Rigger und Master Rigger bei Swiss Skydive.

Ist die Tradition in deiner Familie weitergeführt worden?

Ja, seit 2013 hat auch eine meiner Töchter den Rigger-Ausweis und hilft mir gelegentlich bei der Arbeit.

Was fasziniert dich an deiner Arbeit als Fallschirm-Riggerin am meisten?

Besonders schätze ich die Vielseitigkeit der Arbeit sowie den Kontakt mit Kunden und Interessenten. Kein Auftrag ist genau gleich, da sich sowohl das Material als auch die Menschen unterscheiden.

Wie läuft das Packen eines Fallschirms ab und worauf musst du achten?

Das Packen dauert je nach Fallschirmtyp und Alter etwa 45 Minuten bis eine Stunde. Wenn ich dabei eine Unregelmässigkeit entdecke, nehme ich direkt Kontakt mit dem Besitzer auf und bespreche das weitere Vorgehen. Wichtig ist generell, sorgfältig zu arbeiten und den Fallschirm gut zu pflegen.

VRENI BEI DER ARBEIT - BEIM FALLSCHIRMFALTEN.



Wie haben sich Materialien und Technologien im Laufe der Zeit verändert?

Die Materialien sind deutlich leichter geworden und die Fallschirme insgesamt kleiner. Das hat die Handhabung verändert, erfordert aber weiterhin grosse Sorgfalt.

Hast du persönliche Vorlieben bei Fallschirmtypen oder Herstellern?

Ja, ich bevorzuge sogenannte Softies, da sie für Pilot*innen bequem sind und Ersatzteile während der gesamten Lebensdauer verfügbar bleiben.

Was sind die grössten Herausforderungen und schönsten Momente in deinem Beruf?

Eine grosse Herausforderung ist die Planung der Wintersaison, damit alle Kunden ihre Fallschirme rechtzeitig zurückbekommen. Gleichzeitig ist die Vielseitigkeit der Arbeit sehr erfüllend. Besonders in Erinnerung bleiben mir Momente, in denen sich Kunden melden, die ihren Notfallschirm tatsächlich gebraucht haben und sich danach bedanken.

Merci Vreni für diesen einzigartigen Einblick in die wichtige Arbeit, die du seit so vielen Jahren verrichtest.



Vrenis Tipp zum Umgang mit Fallschirmen

Der Fallschirm sollte immer mit grosser Sorgfalt behandelt werden. Nach Feuchtigkeit, Regen oder auch Verschmutzungen wie Schweiß, Urin oder Erbrochenem muss er sofort geöffnet und gereinigt werden. Zudem ist es wichtig, ihn nach dem Gebrauch gut trocknen zu lassen.





VOM SCHÜLER ZUM LEHRER

Die Fluglehrer*in-Ausbildung

Wer die Faszination des Fliegens einmal für sich entdeckt hat, möchte sie oft auch weitergeben. Die Ausbildung zum/zur Fluglehrer*in bietet genau diese Möglichkeit: Sie verbindet fliegerisches Können mit der Chance, andere auf ihrem Weg ins Cockpit zu begleiten und die Begeisterung für die Aviatik weiterzutragen.

Der Schritt zum/zur Fluglehrer*in bedeutet nicht nur eine persönliche Weiterentwicklung, sondern auch einen wichtigen Beitrag zur Nachwuchsförderung. Denn ohne engagierte Auszubildende gäbe es keine neuen Pilot*innen.

Als Fluglehrer*in geht es darum, Flugschüler*innen Schritt für Schritt aufzubauen, Sicherheit zu geben und sie auf ihrem Weg zur Lizenz zu begleiten. Jede*r bringt unterschiedliche Voraussetzungen mit – genau das macht die Aufgabe so vielseitig und spannend. Ein wichtiger Bestandteil ist der Perspektivwechsel: Plötzlich steht nicht mehr nur der eigene Flug im Fokus, sondern das gemeinsame Lernen im Cockpit. Briefings, Debriefings und das strukturierte Vermitteln von Inhalten gehören ebenso dazu

wie das schrittweise Heranführen an selbstständige Entscheidungen. Bereits während der Ausbildung wird das Unterrichten im Cockpit aktiv geübt – von der Vorbereitung über das Briefing bis hin zur gemeinsamen Auswertung nach dem Flug. Die Ausbildung deckt dabei ein breites Spektrum ab – von Flugmanövern im Grenzbereich über Simulatortraining bis hin zur Vorbereitung und Durchführung von Schulungsflügen und ist in kompakten Kursblöcken organisiert.

Auch in der praktischen Ausbildung übernehmen angehende Fluglehrer*innen früh Verantwortung. Sie lernen, wie sie ihr Wissen anwenden, weitergeben und gleichzeitig ein vertrauensvolles Umfeld schaffen, in dem sich Flugschüler*innen entwickeln können. Neben fliegeri-

sem Können spielt auch die persönliche Motivation eine wichtige Rolle – denn die Freude am Vermitteln ist ein zentraler Bestandteil dieser Aufgabe. Mit dem Abschluss der Ausbildung entsteht nicht nur eine neue Qualifikation, sondern auch eine neue Rolle innerhalb der Aviatik-Community. Fluglehrer*innen vermitteln nicht nur Wissen, sondern prägen das fliegerische Verhalten und die Haltung der nächsten Generation nachhaltig.

Wer sich für den Weg zum/zur Fluglehrer*in entscheidet, investiert nicht nur in die eigene fliegerische Entwicklung, sondern auch in die Zukunft der Aviatik und gibt die eigene Leidenschaft weiter.

VORAUSSETZUNGEN

Grundanforderungen:

- mind. 200 Flugstunden total
- mind. 30 h SEP
- mind. 5 h SEP in den letzten 6 Monaten vor der Aufnahmeprüfung

Mit PPL zusätzlich:

- mind. 150 h PIC
- bestandene CPL-Theorie
- Navigationsflug über mind. 540 km als PIC
- mind. 10 h Instrumentenflugausbildung

Weitere Voraussetzungen:

- praktische Aufnahmeprüfung innerhalb von 6 Monaten vor Kursbeginn
- Empfehlung einer Schweizer Flugschule zwingend erforderlich
- abgeschlossener Teaching & Learning Kurs vor Kursbeginn

PREISGESTALTUNG

FI(A) Kurs:

CHF 19'900.–
(inkl. Flug- und Instruktionskosten, exkl. BAZL-Prüfungsgebühr)

Teaching & Learning Kurs:

CHF 1'500.– (separat)

INTERESSIERT?

Mehr Infos auf der Swiss
PSA Website zum Thema
Fluglehrer*in werden!





Lars Iseli mit der HB-PIX der Fliegerschule Birrfeld

IN DER AUSBILDUNG ZUM FLUGLEHRER Lars Iseli im Interview



Wer selbst die Begeisterung fürs Fliegen entdeckt hat, trägt oft auch den Wunsch in sich, diese Leidenschaft weiterzugeben. Genau diesen Weg geht derzeit ein angehender Fluglehrer aus dem Birrfeld. Mitten in der Ausbildung erlebt er, wie sich der Blick aufs Fliegen verändert, welche neuen Herausforderungen auf ihn warten und weshalb Kameradschaft, Präzision und Vertrauen im Cockpit eine zentrale Rolle spielen.

Im Interview erzählt Lars Iseli was ihn motiviert hat, weshalb der Schritt zum Fluglehrer weit mehr ist als nur die nächste Lizenz und warum dabei auch das Umfeld am Boden entscheidend sein kann.

Was hat dich persönlich dazu motiviert, den Weg zum Fluglehrer einzuschlagen?

Die Entscheidung für die PPL-Ausbildung vor einigen Jahren war rückblickend eine der besten meines Lebens. Jede Minute in der Luft ist für mich ein unbeschreibliches

Privileg. Schon früh habe ich gemerkt, wie viel Freude es mir bereitet, Passagiere mitzunehmen, die sich nicht nur für die Aussicht, sondern auch für die Materie dahinter interessieren. Dieses Wissen und meine Faszination an Menschen weiterzugeben, die den Schritt in die Luftfahrt wagen, ist meine grösste Motivation.

Wie erlebst du die Ausbildung bisher – was hat dich besonders überrascht oder beeindruckt?

Die Kameradschaft unter den Anwärtern und Auszubildenden ist hervor-

ragend. Besonders beeindruckt hat mich die Präzision: Man lernt noch einmal eine ganz neue Ebene des exakten Fliegens kennen. Auch die Umstellung auf den rechten Sitz gelang schneller als gedacht. In unserem Kurs sitzen Linienpiloten neben Hobbyfliegern wie mir – im Cockpit sind wir alle gleich. Man unterstützt sich gegenseitig, und ich hatte nie das Gefühl, aufgrund meiner geringeren Stundenzahl im Nachteil zu sein.

AUSBILDUNG



Was ist für dich die grösste Umstellung vom Piloten zum Fluglehrer?

Die schwerste Aufgabe wird sein, Dinge in einfachen Worten zu erklären, welche für einen selbstverständlich sind. Man weiss genau, wie und warum man etwas tut, aber dies jemandem zu erklären, welcher unter Umständen bis hierhin lediglich die Theorie gelernt und sonst keine Berührung mit der Luftfahrt hatte, ist eine herausfordernde aber zugleich spannende Aufgabe.

Welche Fähigkeiten sind aus deiner Sicht besonders wichtig, um ein guter Fluglehrer zu werden?

In meinen Augen ist gesunde Selbstkritik essenziell. Man sollte sich nach jedem Flug fragen: „Was hätte ich besser machen können?“. Stillstand gibt es nicht. Ebenso wichtig ist eine ruhige Kommunikation auf Augenhöhe. Eine herablassende Mentalität hat im Cockpit nichts verloren; Vertrauen und ein offener Austausch sind die Basis für sicheres Lernen.

Gibt es einen Moment oder eine Erfahrung aus der Ausbildung, die dir besonders in Erinnerung geblieben ist?

Es ist weniger ein einzelner Moment als vielmehr das Gesamtbild: Das erste Mal vom rechten Sitz aus zu agieren und zu merken, wie sich die Perspektive auf das Flugzeug und die Abläufe komplett verändert, war für mich ein echtes Aha-Erlebnis.

Was würdest du Pilot*innen sagen, die sich überlegen, ebenfalls den Weg zum/zur Fluglehrer*in zu gehen?

Man sollte sich bewusst sein, dass die Ausbildung viel Zeit, Geduld und Disziplin erfordert. Man geht oft die „Extrameile“ und muss Prioritäten neu setzen. Was ich persönlich fast ein wenig unterschätzt habe, ist der Rückhalt der Familie: Es ist entscheidend, dass die Liebsten hinter einem stehen, da sie den zeitlichen und finanziellen Aufwand mittragen.



Lars Iseli und Maximilian Oberhofer (FI) vor dem Start zum Spin Training.



Vortragen eines selbst erarbeiteten Long Briefings

URKUNDEN WURDEN ÜBERGEBEN Brevetierungsfeier 2026

Mit der erfolgreichen Brevetierung endet für viele ein intensiver und lehrreicher Ausbildungsweg – und gleichzeitig beginnt ein neues Kapitel in der Aviatik. Auch in diesem Jahr durfte der Flugplatz Birrfeld wieder zahlreiche frisch brevetierte Pilot*innen feiern, die ihre Ausbildung mit viel Engagement, Durchhaltevermögen und Leidenschaft abgeschlossen haben.



Im Rahmen einer stimmungsvollen Feier am 20. März 2026 wurden die neuen Lizenzinhaber*innen gebührend gewürdigt. Gemeinsam mit Fluglehrer*innen, der Flugschulleitung und der Geschäftsleitung wurde auf die erreichten Meilensteine angestossen und auf viele unvergessliche Momente während der Ausbildung zurückgeblickt.

Der Weg zur Lizenz ist geprägt von Höhenflügen und Herausforderungen – vom ersten Start bis zum ersten Solo, von Theorieprüfungen bis hin zum entscheidenden Checkflug. Umso schöner ist es, diesen besonderen Moment ge-

meinsam zu feiern und die Freude über das Erreichte zu teilen. Ein besonderer Dank gilt allen Fluglehrer*innen und Mitarbeitenden, die die Schüler*innen auf ihrem Weg begleitet und unterstützt haben. Mit ihrem Engagement leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Nachwuchsförderung und zur Zukunft der Aviatik im Birrfeld.

Wir gratulieren allen frisch brevetierten Pilot*innen herzlich und wünschen ihnen jederzeit „happy landings“ sowie viele unvergessliche Stunden in der Luft.



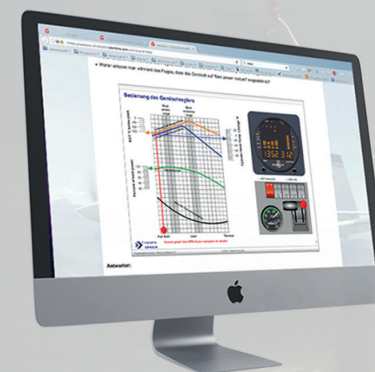
DU WILLST AUCH FLIEGEN LERNEN?

Informiere dich jetzt auf unserer Website über die Ausbildung, deine Möglichkeiten und die Vorteile vom Flugplatz Birrfeld!



Theoriekurs Privatpilot PPL(A) im Fernunterricht

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



www.swisspsa.ch

MEHR ALS EINE FLUGSCHULE

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

Wo befinden wir uns?

Das Bild entstand während eines Fluges im Jahr 2020 im Rahmen der Tour de Suisse. Auflösung auf Seite 47.





AECA-NACHWUCHSFÖRDERUNG

Auch du willst Fliegen lernen – wir unterstützen dich!

Der Aero-Club Aargau unterstützt junge Pilot*innen aktiv auf ihrem Weg zur Fluglizenz.

Wer unter 26 Jahre alt ist, kann beim Vorstand des Aero-Club Aargau einen Förderantrag stellen. Dieser muss einen Lebenslauf sowie ein Motivationsschreiben enthalten, in dem die persönlichen Beweggründe und aviatischen Ziele beschrieben werden. Über die Anträge wird an den Vorstandssitzungen und nach folgenden Kriterien entschieden:

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



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

AVIATISCHE NACHWUCHSFÖRDERUNG

Unterstützung für Tom's Traum

Die Begeisterung fürs Fliegen beginnt oft mit einem ersten Traum – und braucht manchmal den richtigen Rückenwind, um Wirklichkeit zu werden. Genau hier setzt das Nachwuchsförderungsprogramm des Aero-Club Aargau an. Jährlich unterstützt der Verein junge Personen mit bis zu 1'000 Franken auf dem Weg zur Motor- oder Segelflugausbildung im Birrfeld. Die Auswahl erfolgt anhand der fliegerischen Ambitionen, der Verbundenheit zum Flugplatz Birrfeld sowie dem verfügbaren Jahresbudget.

Dieses Jahr hat unter anderem Tom Aggett von der Nachwuchsförderung profitieren können. Im folgenden Interview erzählt er, was ihm die Unterstützung bedeutet, wie seine Begeisterung für die Aviatik entstanden ist und welche Ziele er sich für seine fliegerische Zukunft gesetzt hat.

Wer bist Du und was machst Du aktuell?

Hallo, ich bin Tom Aggett. Zurzeit besuche ich die IMS Baden und starte diesen Sommer mein Praktikum im Rahmen meiner Ausbildung zum Applikationsentwickler bei der Messerli AG. In meiner Freizeit arbeite ich gerade an meiner Private Pilots Licence, was mich momentan stark beschäftigt. Nebenbei engagiere ich mich in der Feuerwehr Baden sowie im Samariterverein Wettingen-Dorf, wo ich auch als First Responder und Samariter im Einsatz bin. Und wenn dann noch etwas Zeit übrig bleibt, spiele ich Golf oder bin sonst gerne sportlich unterwegs.

Wie bist Du zum Fliegen gekommen und was fasziniert Dich daran besonders?

Eigentlich bin ich nie so richtig „zum Fliegen gekommen“, denn es war irgendwie schon immer da. Als ich etwa zehn Jahre alt war, habe ich Flugsimulatoren entdeckt und meinen Bruder sofort überredet, mir einen auf seinem PC zu installieren. Seitdem hat mich die Faszination nie mehr losgelassen. Besonders beeindruckt mich, dass etwas, das eigentlich so „unnatürlich“ wirkt wie Fliegen, mit der richtigen Technik und Übung plötzlich ganz selbstverständlich wird.

Was bedeutet es für Dich, im Rahmen des AeCa-Nachwuchsförderungsprogramms unterstützt zu werden?

Die Unterstützung bedeutet mir wirklich viel. Ich spare schon seit meiner Kindheit, um mir diese Ausbildung zu ermöglichen. Dank der Förderung kann ich mich jetzt voll darauf konzentrieren und die Ausbildung ohne Unterbrechungen durchziehen.

Was sind Deine persönlichen Ziele in der Aviatik?

Ich möchte auf jeden Fall beruflich in der Aviatik Fuss fassen. Der genaue Weg ist noch offen, aktuell überlege ich, ob ich mich direkt bei der Swiss bewerben soll oder zuerst die CPL mache, um später vielleicht im Privatbereich oder als Fluglehrer zu arbeiten. Klar ist für mich aber: Nach meinem Abschluss an der IMS möchte ich Aviatik an der FHNW studieren und darauf weiter aufbauen.

Warum hast Du Dich entschieden, die Ausbildung zum Piloten im Birrfeld zu starten?

Das Birrfeld war für mich schon lange präsent, sogar im Flugsimulator war es meine „Homebase“. Ausserdem bin ich bei Radtouren oft im Restaurant Cockpit eingekehrt, deshalb ich schon früh eine Verbindung zu Birrfeld hatte. Für mich war schnell klar: Wenn ich die Ausbildung starte, dann hier.

Was würdest Du anderen jungen Menschen sagen, die ebenfalls mit dem Gedanken spielen, fliegen zu lernen?

Ich kann es wirklich jedem empfehlen. Dieses Gefühl von Freiheit und Selbstständigkeit ist schwer zu beschreiben, man muss es einfach selbst erleben. Was mich besonders positiv überrascht hat, ist das Umfeld im Birrfeld: Es ist unglaublich unterstützend und motivierend. Man merkt, dass alle wollen, dass man erfolgreich ist und genau das macht den Unterschied.



Tom Aggett im Cockpit

WEITERBILDUNG & KURSE

Navigation mit Teamspirit



CHF 300.-
plus Flugzeugmiete

TOUR DE SUISSE

Der Tagestrip mit den anspruchsvollen
Flugplätzen

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

Kurs 1: Sa, 23. Mai 2026

Kurs 2: So, 06. September 2026

freie Plätze



CHF 500.-
plus Flugzeugmiete
(inkl. Theoriekurs)

FLYAWAY NAVIGATIONSKURS

Der Klassiker zur Einführung in
die Auslandsfliegerei

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

Kurs 1: Sa, 05. September 2026

freie Plätze



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

360 GRAD NAVIGATIONSKURS

Königsklasse für Pilot*innen mit Auslandserfahrung

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

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

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

freie Plätze

Die Anmeldung erfolgt direkt via Website.



KULINARIK VOM RESTAURANT COCKPIT

Lieblingsrezept der Köchin

Diese saftige und aromatische Rüebliorte ist ein echter Geheimtipp aus der Küche vom Restaurant Cockpit – unbedingt ausprobieren! Und für alle, die lieber geniessen statt backen: einfach direkt im Restaurant schlemmen.

MÜETI'S RÜEBLITORTE

Vorbereitung

- Springform (24–26 cm) einfetten
- Ofen auf 170 °C vorheizen

Teig

- 6 Eigelb
- 500 g Zucker
- 4 EL warmes Wasser

schaumig schlagen, bis die Masse hell ist

- Saft & Zeste von 2 Zitronen
- 2 Prisen Salz
- 500 g gemahlene Haselnüsse
- 800 g fein geraffelte Rüebli
- 8 EL Mehl
- 2 TL Backpulver

zugeben und gut vermengen

- 6 Eiweiss
- 2 Prisen Salz

zu Eischnee schlagen und vorsichtig unterheben

Backen

- In die Form füllen
- 10 Min. bei 170 °C, danach ca. 70 Min. bei 160 °C
- Auskühlen lassen und aus der Form lösen

Guss & Dekoration

- 250 g Puderzucker
- 5 EL Zitronensaft

verrühren, Kuchen damit überziehen (inkl. Rand)

- Gemahlene Haselnüsse (Rand, ca. 3 cm)
- 10–12 Marzipanrüebli ringsum verteilen



TISCHRESERVATION

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

LILI'S GEHEIMTIPP



Mit diesem Rezept verbindet die Köchin Liliane Gerber, die im Restaurant Cockpit arbeitet weit mehr als nur Backen. Schon als Kind stand sie gemeinsam mit ihrer Mutter in der Küche – diese Rüebliorte ist eine Erinnerung und eine Hommage an ihr Müeti. Vielleicht ist es genau das, was man schmeckt: Geschichte. Nähe. Herz.

«Man sieht nur mit dem Herzen gut. Das Wesentliche ist für die Augen unsichtbar.» – Antoine de Saint-Exupéry

COCKPIT-GEFLÜSTER

Geschichten unserer Rundflugpiloten

100 Jahre gewartet

Ein ganz besonderer Flug führte mich einmal mit einem Geburtstagskind „im fortgeschrittenen Alter“ in die Luft.

Nach der Landung war die Freude riesig. Noch bevor der Passagier richtig ausgestiegen war, rief er seiner wartenden Grossfamilie zu: „Warum nur musste ich 100 Jahre alt werden, um so etwas Schönes zu erleben?“ Mit leuchtenden Augen und sichtlich bewegt fügte er hinzu: „Dieses Erlebnis werde ich nie vergessen.“

Und genau solche Momente sind es, die auch für uns Pilot*innen jeden Flug zu etwas Besonderem machen.

Einmal unter dem Nebel durch

Ein lange geplanter Herbsttag sollte Schauplatz eines besonderen Rundflugs werden: ein Alpenrundflug zum Matterhorn. Doch wie so oft im Herbst lag über dem Mittelland dichter Hochnebel. Für die Passagiere war dieser Flug etwas ganz Besonderes – sie waren weder je in Zermatt gewesen noch hatten sie das Matterhorn aus der Luft gesehen. Die Vorfreude war entsprechend gross.

Das Meteo-Briefing zeigte rasch: Der direkte Weg über Grimsel oder Jungfrauoch war nicht möglich, da der Hochnebel bis an die Bergflanken reichte. Ab Thun hingegen warteten blauer Himmel und freie Sicht auf das Alpenpanorama. Die Route wurde angepasst – zuerst durchs graue Mittelland, dann dem Licht entgegen. Ab Bern zeigte sich das eindruckliche Schauspiel „unten grau, oben blau“. Über der geschlossenen Nebeldecke strahlte die Sonne, und kurz darauf ging es ab Thun in die Höhe – direkt Richtung Matterhorn. Dann stand es plötzlich vor uns: majestätisch, markant und atemberaubend. Die Passagiere kamen kaum aus dem Staunen heraus, während nur noch das schnelle Klicken der Kamera zu hören war. Mit einem breiten Lächeln im Gesicht ging es zurück ins Birrfeld.

Der Umweg hatte sich gelohnt – denn das Matterhorn auf Augenhöhe zu erleben, bleibt unvergesslich.



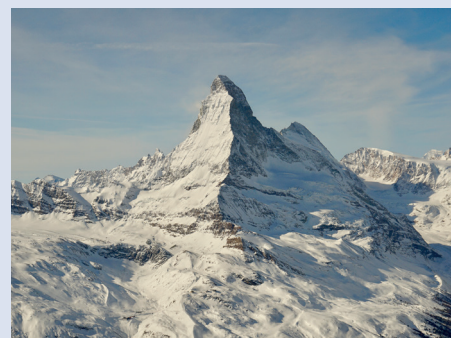
Start in die 50. Rundflugsaison von Heinz.



Rigi-Voralpenrundflug



Martin Andenmatten fliegt seit 1997



Rundflug zum Matterhorn

Geschichte von Heinz Wyss

Geschichte von Max Gloor



Max ist seit rund 48 Jahren Rundflugpilot



Piper Archer unterwegs auf dem Rundflug



Roland Jehle fliegt seit 2011



KI-Bild vom Flug über den Röstigraben

„Sie sind meine erste Passagierin...“

Ich hatte eine Dame mittleren Alters an Bord, die sich alleine einen Rigi/Luzern-Rundflug gebucht hatte. Wie üblich erklärte ich ihr vor dem Einsteigen das Flugzeug und die geplante Route. Dass sie etwas nervös war, war nichts Aussergewöhnliches. Auf dem Taxiway Richtung Holding Point stellte sie dann plötzlich die Frage: „Herr Gloor, wie lange fliegen Sie eigentlich schon?“ Eine eigentlich harmlose Frage – doch ich konnte mir einen kleinen Scherz nicht verkneifen. Mit jugendlichem Übermut antwortete ich: „Das ist eine gute Frage... Ich habe gestern im vierten Anlauf endlich die Prüfung bestanden – und Sie sind heute meine erste Passagierin.“ Die Reaktion liess nicht lange auf sich warten. Ich stand mit laufendem Motor rund 20 Minuten am Holding Point – und versuchte, meine Passagierin davon zu überzeugen, doch nicht wieder auszusteigen. Mit viel Geduld und ein paar beruhigenden Worten liess sie sich schliesslich doch noch auf den Start ein. Kaum in der Luft, war ihre Nervosität verflogen – der Flug gefiel ihr ausgesprochen gut.

Beim Verabschieden bedankte sie sich sogar nochmals herzlich – insbesondere für meine Geduld. Und ich? Seither bin ich mit meinen „Scherzen“ im Cockpit etwas vorsichtiger geworden...

„Einmal zum Röstigraben, bitte!“

Ein Passagier kam mit einem klaren Wunsch auf mich zu: „Ich hätte gern einen Rundflug zum Röstigraben.“ „Klar, kein Problem!“, antwortete ich spontan – innerlich allerdings mit einem kleinen Fragezeichen. Röstigraben? Interessant... wieder ein neues Ziel. Sicherheitshalber wollte ich vor dem Flug noch kurz nachschauen, wo genau sich dieser Ort befindet. Also begann ich zu suchen: Röstigraben, Roestigraben, vielleicht ein Aussichtspunkt? Doch egal, was ich eingab – kein Treffer. Kein Ort, keine Koordinaten, nichts.

Langsam wurde ich unsicher. Einfach losfliegen und hoffen, dass ich ihn irgendwo entdecke, schien mir dann doch etwas gewagt. Also fragte ich nochmals nach: „Sagen Sie... wo genau liegt denn dieser Röstigraben?“ Der Passagier schaute mich an, grinste und meinte trocken: „Das ist kein Ort – das ist die Grenze zwischen der Deutschschweiz und der Romandie!“ Da musste ich selbst lachen. Während des Fluges konnte ich mir einen kleinen Kommentar dann doch nicht verkneifen: „So, jetzt überqueren wir den Röstigraben – bitte gut festhalten... ab hier werden aus Rösti plötzlich Croissants!“

Geschichte von Roland Jehle

Geschichte von Martin Andenmatten



Rundflug zum Säntis

RUNDFLUGANGEBOTE

Tägliche Rundflugerlebnisse

Die Schweiz von oben

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

Tägliche Flugmöglichkeiten

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



JETZT RUNDFLUG BUCHEN

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



ca. 20 Minuten

Kurzer Rundflug
Ideal zum Schnuppern oder als Geschenk.



ca. 40 Minuten

Mittlerer Rundflug
Für Entdecker*innen, die mehr erleben möchten.



70-120 Minuten

Grosser Alpenrundflug
Das ultimative Erlebnis über Gipfel, Gletscher und Täler.



Wunschkdauer

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

ARBEITEN IM BIRRFELD

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

Ob in der Flugschule, in der Maintenance, im Büro oder in der Administration – im Birrfeld erwartet dich ein vielseitiges Arbeitsumfeld

mit spannenden Aufgaben, engagierten Teams und einem Arbeitsplatz mitten im Geschehen. Jede*r Mitarbeitende trägt dazu bei, dass der Flugbetrieb täglich reibungslos funktioniert – am Boden wie in der Luft. Auf unserer Website findest du alle offenen Stellenangebote und erfährst, welche spannenden Aufgaben aktuell im Birrfeld auf neue Kolleg*innen warten.

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



PERSONELLE VERÄNDERUNGEN Neue Gesichter im Birrfeld

Verstärkung Maintenance Team

Silvan Schmid und Tino Gall haben im Februar 2026 als Mechaniker Flugzeugunterhalt bei uns in der Maintenance begonnen. Wir freuen uns, das Team der Maintenance durch diese beiden jungen, tatkräftigen Kollegen zu unterstützen und wünschen ihnen einen guten Start im Birrfeld und viel Freude an der neuen Aufgabe.

Silvan ist 23 Jahre alt und kommt aus Winterthur. Er ist gelernter Automobil-Mechatroniker. Nach seiner Zeit als Durchdiener beim Militär hat er, nach einem kurzen Abstecher in die Pannenhilfe, wieder als Automobil-Mechatroniker gearbeitet, bis zum Stellenantritt im Birrfeld, wohin ihn seine Faszination für Aviatik getragen hat.

Tino ist 21-jährig und kommt aus Dietlikon. Durch seine Ausbildung zum Polymechaniker Fachrichtung Flugzeugunterhalt hat er bereits einen sehr guten Einblick erhalten, was in diesem Beruf alles auf ihn zukommt.

Mit Asmundur Gunnlaugsson, 67-jährig aus Island, konnte per 1. März 2026 zudem ein erfahrener Flugzeugmechaniker mit Lizenz für das Team gewonnen werden. Asmundur bringt langjährige Fachkenntnisse mit, packt im Alltag tatkräftig an und gibt seine grosse Erfahrung aktiv an das Team weiter. Seit seinem Start hat er sich hervorragend eingegliedert und erweist sich als wertvolle Ergänzung für die Maintenance im Birrfeld.

Maintenance Struktur

Parallel dazu kam es auch in der Führung der Maintenance zu Veränderungen. Nach der Trennung von Jozsef innerhalb der Probezeit – bedingt durch unterschiedliche Ansichten in der Betriebsführung – übernahm Christian Gautschi die Leitung der Maintenance interimistisch. Um die Organisation nachhaltig weiterzuentwickeln, wurde gemeinsam mit einem Kernteam ein Workshop zur Neustrukturierung durchgeführt. In diesem Rahmen wurden Prozesse, Verantwortlichkeiten und die zukünftige Ausrichtung überprüft und weiterentwickelt. Mit dieser Neuorganisation übernimmt Christian Gautschi künftig offiziell die Funktion als Maintenance Manager und CAM. Damit sind die Weichen gestellt, um die technische Organisation des Birrfelds weiterhin professionell, effizient und zukunftsorientiert auszurichten.

AIS Team

Auch im AIS-Team haben wir seit dem 18. 02. 2026 Unterstützung durch Manuela Donateo erhalten. Sie arbeitet im Team von Sunya Bucher. Manuela wohnt in Aesch und fliegt selber seit 2016 (PPL/SEP). Nach ihrem Studium der Betriebswirtschaftslehre an der Universität Zürich war sie vorwiegend im Bereich kaufmännischer Dienstleistungen für KMU tätig. In diesem Kontext gründete sie zudem ein eigenes Unternehmen.

Wir wünschen allen neuen Mitarbeiter*innen einen guten Start und viel Freude in der neuen Aufgabe.



Tino Gall



Silvan Schmid



Asmundur Gunnlaugsson



Manuela Donateo

Herzlich willkommen im Team!

AERO-CLUB AARGAU Generalversammlung - Mai 2026

151 Mitglieder und diverse Gäste aus Politik und Verbänden sind der Einladung des Aero-Club Aargau gefolgt und haben sich am 8. Mai zur 92. Generalversammlung auf dem Flugplatz Birrfeld eingefunden. Neben den statutarischen Geschäften bot der Anlass Gelegenheit, auf ein ereignisreiches Jahr zurückzublicken und die nächsten Schritte für die Zukunft des Birrfelds aufzuzeigen.

Ein zentrales Thema war das angestossene Rebranding. Mit dem neuen Auftritt und insbesondere der modernisierten Website spricht das Birrfeld heute nicht nur Mitglieder und Pilot*innen an, sondern auch Besucher*innen, Interessierte und zukünftige Flugschüler*innen. Nebst Informationen rund um die Ausbildung finden sich dort auch Inhalte zum Restaurant Cockpit sowie zu kommenden Veranstaltungen auf dem Flugplatz – ganz im Sinne des Mottos «Fliegen erleben».

Positiv hervorgehoben wurde auch die neue Führungsstruktur unter Geschäftsführer Daniele Vergari. Diese hat sich im Jahr 2025 bewährt: Die Organisation konnte sich weiterentwickeln und wurde unter seiner Leitung professioneller aufgestellt.

Im Vorstand kam es nach der grossen Neubesetzung im Jahr 2022 erstmals wieder zu Veränderungen. Die bisherigen Vorstandsmitglieder Alain Bertrand, Martin Weber und Fabian Hummel stellten ihre Ämter zur Verfügung. Einstimmig in den Vorstand gewählt wurden neu Carole Lauber, Thomas Siegenthaler und Joachim Ferreau. Die bisherigen Vorstandsmitglieder sowie Präsident Roman Hunziker wurden ebenfalls einstimmig im Amt bestätigt.

„Ich freue mich, den eingeschlagenen Weg und die Strategie für das Birrfeld mit den neuen Kolleginnen im Vorstand weiterhin verfolgen zu können“, sagte Präsident Roman Hunziker. „Das Birrfeld ist nicht nur für uns Pilot*innen ein Ort der Freude. Die Aviatik-Stimmung begeistert auch Spaziergänger*in-

nen und fliegende Besucher*innen anderer Flugplätze. Nebst den Kinderaugen bringt sie auch die Augen der Eltern zum Leuchten.“

Des Weiteren wurde über die Beteiligungen des Aero-Club Aargau berichtet. Allen voran natürlich über die Fliegerschule Birrfeld, aber auch über die Beteiligung am Restaurant Cockpit sowie die neuste Beteiligung an der Upside Down GmbH, welche im Birrfeld ein Akroflugzeug betreibt.

Mit Blick nach vorne soll nun nach dem erfolgreichen Turnaround verstärkt an der mittel- und langfristigen Entwicklung gearbeitet werden. Ziel bleibt es, das Birrfeld als attraktive Destination und lebendigen Treffpunkt rund um die Aviatik nachhaltig zu stärken und noch stärker in der Region zu verankern.



Neuer Vorstand Aero-Club Aargau inkl. Geschäftsführer Daniele Vergari



Gemeinsames Abstimmen an der GV



Regionaldelegierter Markus Arn vom AeCS



Vorstand AeCA inkl. Verwaltungsrat FSB



FRÜHLINGSPUTZ IM BIRRFELD Flugplatzputzete April 2026

Am Samstagvormittag 18. April, von 09.00-12.00 fand die Frühlingssputzete auf dem Flugplatz Birrfeld statt.

Zahlreiche Helfer*innen versammelten sich morgens, um sich in eine der Helfergruppen einteilen zu lassen. Nebst dem Auswischen der Hangare, Herrichten des Spielplatzes und verschiedensten Gärtnerarbeiten, wurde auch die neue Markierung der Graspiste in den Boden gewalzt. Die Platten sind aus der Luft sehr gut sichtbar. Sie brauchen aber noch eine Weile, um sich richtig zu setzen, weshalb in den nächsten Wochen noch Vorsicht geboten ist beim Überrollen, bzw. rollt man lieber zwischen den Platten durch.

Am Mittag nach getaner Arbeit gab es wie immer eine Wurst vom Grill als Abschluss des Events. Ein herzliches Dankeschön an alle Helfer*innen, welche sich Zeit genommen haben.



AUSTAUSCH AUF AUGENHÖHE Sounding Board Birrfeld

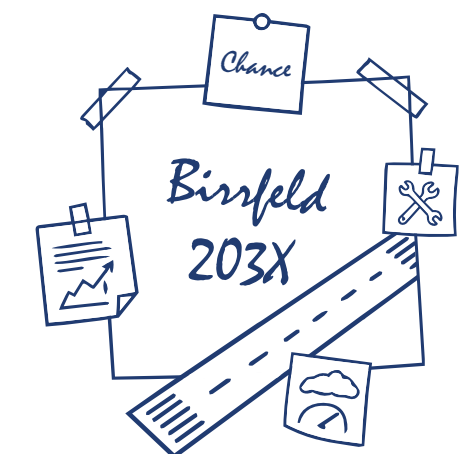
Am 27. März 2026 fand im Birrfeld erneut das Sounding Board statt – eine Plattform, die den offenen Austausch zwischen Vorstand, Mitgliedern und Interessierten fördert und gleichzeitig frühzeitig Einblick in aktuelle Entwicklungen rund um den Flugplatz bietet.

Im Zentrum des Abends standen Themen wie die finanzielle Situation, personelle Veränderungen sowie laufende und geplante Projekte. Auch die anstehenden Wahlen und Kandidaturen für den Vorstand im Rahmen der Generalversammlung im Mai wurden vorgestellt und diskutiert. Das Sounding Board bietet dabei bewusst Raum für Fragen, Meinungen und den direkten Dialog. Ziel ist es, Transparenz zu schaffen, Hintergründe

aufzuzeigen und gemeinsam Ideen weiterzuentwickeln – lange bevor Entscheidungen offiziell an der Generalversammlung getroffen werden. Die Veranstaltung wurde von den Teilnehmenden aktiv genutzt, um sich einzubringen, Rückmeldungen zu geben und sich über die Zukunft des Birrfelds auszutauschen. Die offene und konstruktive Atmosphäre

zeigte einmal mehr, wie wichtig solche Formate für ein funktionierendes Vereinsleben sind. Nach dem erfolgreichen Auftakt im Frühjahr blickt der Aero-Club Aargau bereits auf das nächste Sounding Board im September, bei dem der Austausch erneut im Zentrum stehen wird.

Jetzt anmelden zum
Sounding Board am
25.09.2026





FOLGE UNS & BLEIB INFORMIERT

Instagram



Facebook



LinkedIn



CALENDER 2026
Termine & Events

FR, 12. JUNI 2026	AeCA Vereinsausflug Winterthur (LSPH)
FR, 10. JULI 2026	AeCA Vereinsausflug St. Stephan (LSTS)
FR, 21. AUGUST 2026	AeCA Vereinsausflug Schmerlat (LSPF)
SA, 12. SEPTEMBER 2026	Flugplatzfest Birrfeld
FR, 18. SEPTEMBER 2026	AeCA Vereinsausflug Lodrino (LSPR)
FR, 25. SEPTEMBER 2026 – 18 UHR	Sounding Board 2/2026
SA, 17. OKTOBER 2026 – 09 UHR	Flugplatzputzete Herbst
FR, 06. NOVEMBER 2026 – 18 UHR	Neumitgliederapéro
SO, 06. DEZEMBER 2026 – 16 UHR	Samichlaus

Mehr Infos zu den einzelnen
Events & Terminen auf
unserer Website.



www.cockpit.aero

Im COCKPIT wird die
Luftfahrt zum Erlebnis!

Jeden Monat bei Ihnen zuhause.
Attraktiv, vielfältig, informativ.

Jetzt abonnieren und
COCKPIT Crew Member
werden!





BIRRFELD KOLLEKTION

Birrfield für unterwegs

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

Alle Produkte sind im typischen Birrfield-Look gestaltet und vereinen Funktionalität mit der Leidenschaft fürs Fliegen. Wer gerne Zeit im Birrfield verbringt oder ein passendes Geschenk für Aviatikfans sucht, wird im neuen Sortiment garantiert fündig. Die Kollektion wird laufend erweitert, sodass immer wieder neue Lieblingsstücke dazu kommen. Ein Blick in den Online Shop lohnt sich also jederzeit.



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



BIRRFELD GESCHENK-BOX

Birrfield-Artikel eignen sich perfekt als Geschenk für Geburtstage, Weihnachten oder als Überraschung für Aviatik-Fans.

Lass dir jetzt deine persönliche Geschenk-tasche zusammenstellen!





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

Herausgeber

Aero-Club Aargau
Flugplatz Birrfeld 8
5242 Lupfig

Erscheinungsweise:

2 x jährlich im Frühjahr und Herbst

Redaktion & Design

Michèle Scheurer
Sunya Bucher
marketing@birrfeld.ch
Tel. 056 464 40 40

Auflage

1500 Exemplare

Druckproduktion

merkur medien ag
Gaswerkstrasse 56
4900 Langenthal

→ **Auflösung Geografie-Rätsel S.14:**

Wir befinden uns auf der Schwäbischen Alb zwischen den Flugplätzen Albstadt-Degenfeld und Hayingen.

→ **Auflösung Geografie-Rätsel S.25:**

Wir befinden uns über dem wunderschönen Greyerzerland.

gestaltet. optimiert. illustriert.

T

merkur

merkurmedien.ch



PEUGEOT DER NEUE 208

in den Helvetia Tauschwochen
Dezember & Januar 2026



mit Helvetia
Tauschwochenrabatt
von bis zu Fr. 2'500.00

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



Auto Gysi

Hausen

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

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

