

SkyNews.ch

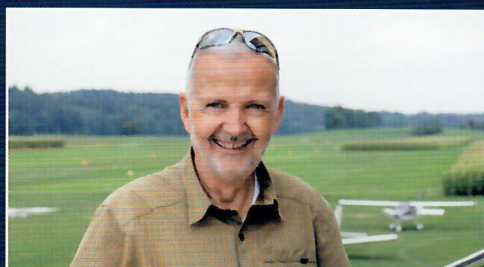
Das **aktuelle** Magazin der Schweizer

Grossauflage
15'000 Exemplare

Aktuell: Highlights der Flugtage Dittingen



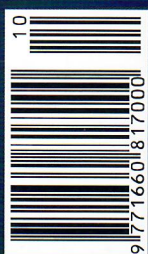
App



**Interview: Karl Kistler, Pilot
und Ex-Edelweiss-CEO**



**Neue Kampffjets: News der
einzelnen Anbieter**



Interview mit Karl Kistler, Eigenbau-Pilot und ex-Edelweiss-CEO

«Hohe Aufmerksamkeit»

Fliegen ist sein Leben, auch nach der Pensionierung als Edelweiss-Chef: Karl (Charly) Kistler hebt mit seinem CH-7 Eigenbauheli, aber auch mit Flächenflugzeugen so oft wie möglich ab. Im Interview mit SkyNews.ch nimmt er auch Stellung zur Flugsicherheit, zum Wachstum des Flugverkehrs und zum Umgang mit Mitarbeitenden.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

I Die Schweizer Luftfahrt hat aufgrund mehrerer Unfälle einen «schwarzen Sommer» erlebt. Was geht Ihnen dabei durch den Kopf?

Es geht immer wieder ums Hauptthema: Wenn wir uns mehr als zwei Meter über dem Boden befinden und runterfallen, können wir tot sein. Deshalb brauchen unsere Tätigkeiten in der Luft eine hohe Aufmerksamkeit. Beim Fliegen beginnt diese bereits bei der Flugvorbereitung, beim Rollen und in der Luft muss dann erst recht eine permanent hohe Aufmerksamkeit folgen. Ob wir wollen oder nicht, Fliegen ist ein delikates Thema. Das Flugzeug ist wohl das sicherste Verkehrsmittel, aber Fliegen erfordert viel Disziplin und viel Know-How, um es sicher zu betreiben.

I Von allen öffentlichen Verkehrsmitteln ist das Flugzeug das sicherste, bei der General Aviation sieht es aber etwas anders aus?

Ja, dort sind aussagekräftige Statistiken schwer erhältlich, weil es schwierig ist, alle notwendigen Zahlen zu beschaffen, um aussagekräftig zu vergleichen. Aber in der Schweiz und in Europa schaut es auch nicht schlecht aus.

«Einen erfolgreichen Flug mit dem Heli in den Bergen absolviert zu haben, ist ein sehr befriedigendes Erlebnis, etwas Wunderbares.

I Sie sind Ihr ganzes Berufsleben lang geflogen und fliegen heute noch Ihren selbst gebauten Helikopter. Weshalb ist dieses «Fieber» ungebrochen?

Bei mir trifft Leonardo da Vincis Aussage voll zu: Wenn Du einmal in der Luft gewesen bist, dann wird es Dich immer wieder dort hinziehen. Ich wäre gerne jeden Tag am Fliegen, ich finde es immer wieder genial, wenn ich mit dem Heli oder Flächenflieger abhebe. Einen erfolgreichen Flug mit dem Heli in den Bergen absolviert zu haben, ist ein sehr befriedigendes Erlebnis, etwas Wunderbares.

I Was ist denn der Reiz des Fliegens in den Bergen?

Jeder Flug ist anders. Es gibt in der Schweiz 42 Gebirgslandeplätze, die Helikopter anfliegen dürfen. Der Challenge ist, bei der Landung im Umkreis von 400 Metern um die vorgegebenen Koordinaten, den richtigen Ort, den richtigen Anflugwinkel und die Anflugrichtung zu

finden, um mit kleinstmöglicher Leistung einen sicheren Anflug und eine Landung durchzuführen. Es braucht die Disziplin, zuerst mit einem Überflug zu rekognoszieren, dabei den Wind zu beurteilen und die Anflugstrategie festzulegen. Dann gilt es, das Gelände zu interpretieren, keine Fehler zu begehen, wie etwa in einen Wirbel eines Grates zu geraten, insbesondere, wenn man nicht mit übermässiger Performance gesegnet ist. Dann den Heli zu landen, Motor abstellen, aussteigen und einfach geniessen – das ist wirklich ein sehr gutes Erlebnis.

I Wie sieht es mit dem neuesten Eigenbauprojekt aus?

Ich habe den Kitfox, mein erstes Eigenbauprojekt, verkauft, um Platz zu haben, einen RV12 zu bauen. Derzeit arbeite ich am linken Flügel,

ZUR PERSON

Charly Kistler

1952 geboren, erfolgte der Einstieg von Karl Kistler in die Aviatik in den 1970er-Jahren als Fluglehrer bei der Flugschule Basel. Parallel dazu sah er, wie sich die Crossair entwickelte. So flog er sechs Jahre auf den Metros und Saab 340 bei der Crossair. 1987 holte ihn die Balair als Delegationsleiter nach Jerusalem, wo er für die Operation des Fokker F-27 verantwortlich war, der dort für die UNO eingesetzt wurde. Wegen seiner Kinder kam er dann in die Schweiz zurück und konnte diese Operation von Zürich aus leiten. Dann kam die Fusion von Balair und CTA, er wurde stellvertretender Operationschef und flog zusätzlich die MD-80-Familie. Er leitete die Operation Jerusalem bis im Dezember 1995 von Zürich aus. Am 31. Oktober 1995 wurde die Balair/CTA wieder aufgelöst. Nach der Schliessung wurde er angefragt, ob er Interesse hätte, als Chefpilot bei der neuen Edelweiss Air zu starten. Er wollte und wurde gleichzeitig auch stellvertretender Geschäftsführer. 2002 durfte er dann nach der Pensionierung von Nick Grob die Geschäftsführung von Edelweiss Air übernehmen, diese übergab er im Herbst 2014 seinem Nachfolger Bernd Bauer. Im April 2017 führte er von den Malediven herkommend seinen letzten Flug auf dem A330 aus und wurde bei Edelweiss pensioniert. Derzeit blickt Karl Kistler auf bald 20'000 Flugstunden zurück. Aufgewachsen ist er im Hinterthurgau, heute wohnt er in Fehraltorf, ist verheiratet und Vater einer Tochter und eines Sohnes und seit bald acht Jahren Grossvater. Für weitere Hobbys bleibt neben dem Flugzeugbauen und -fliegen nicht mehr viel Zeit übrig. www.kistleronline.ch

der rechte ist fertig. Hinterrumpf, Höhen- und Seitenleitwerk sind auch fertig. Ich hoffe, dass ich 2020 zum Erstflug abheben kann.

I Sie fliegen Helis und Flächenflugzeuge, was reizt Sie mehr oder was macht der Reiz der beiden unterschiedlichen Flugmöglichkeiten aus?

Das Helifliegen ist – und da spreche ich nur für mich – nur in den Bergen interessant, wenn man auch dort landen kann. Natürlich kenne ich alle Gebirgslandeplätze mittlerweile, aber ich fliege ja auch nicht immer nur beim schönsten Wetter, was wieder neue Perspektiven, aber auch neue Herausforderungen ergibt. Und jeder Flug ist anders. Beim Flächenfliegen schätze ich, dass man innert kurzer Zeit eine gewisse Distanz zurücklegen kann. So erreicht man das Tessin beispielsweise in einer Stunde, ebenso Salzburg, das finde ich sehr schön. Mit dem Heli bin ich aber lieber unterwegs, einfach, weil man damit auch flexibler ist und sich in allen Dimensionen bewegen kann und nicht auf eine Piste angewiesen ist.

I Mit dem Heli kann man ja auch landen, wenn das Wetter nicht mehr so optimal mitspielt?

Ja, deshalb fliege ich mit dem Heli auch bei Wetter, in dem ich mit dem Flächenflieger nicht mehr starten würde. Vor allem in schwierigen Nebellagen kann ich meinen Heli auch mit meinem Lieferwagen auf dem Strassenweg nach Fehraltorf zurückholen, sollte es notwendig sein. Das VFR-Fliegen hat seine eigenen Herausforderungen, man muss vorausplanen, das Wetter richtig interpretieren, man muss sich mit dem Wetter auch beschäftigen, wenn man nicht fliegt, sonst fehlt die Routine. Wenn man ein Metar oder TAF liest, muss man sich das Wetter vorstellen können, man muss es vor dem inneren Auge sehen können und man muss dieses Wetter schon erlebt haben, das ist Training, das ist aber auch spannend.

I Und mit dem Heli kann unter 1100 Meter überall gestartet und gelandet werden?

Ja, fast überall, aber nicht an Sonn- und Feiertagen, nicht näher als 100 Meter zu Siedlungen oder bei Restaurants, nicht bei Menschenansammlungen. Vom Gesetz her muss auch der Landbesitzer einverstanden sein, aber ich habe es erst einmal erlebt, dass ich auf einem gewissen Stück Land nicht landen durfte. Die meisten haben Freude, selbstverständlich darf man keinen Landschaften hinterlassen, also nicht auf frisch gemähten Wiesen oder solchen mit hohem Gras landen. Oder auch nicht in der Nähe von Tieren. Beachtet man vor dem Anflug das Umfeld sorgfältig, gibt es eigentlich keine Probleme.



Foto Ruedi Homberger

Charly Kister mit seinem CH-7 Eigenbauheli auf dem Hüfi-Gletscher.

« Nachhaltiger Erfolg stellt sich nur ein, wenn man Freude an seiner Arbeit hat.

I Ganz anderes Thema: Wenn Sie die enorme Entwicklung von Edelweiss Air sehen, welche Gedanken kommen da auf?

Es ist sehr viel Arbeit für alle Beteiligten, eine grosse Herausforderung. In solchen Wachs-

turnsphasen – und da spreche ich auch aus eigener Erfahrung – ist es nicht einfach, sicherzustellen, dass alle auch immer noch die notwendige Freude an ihrer Tätigkeit haben. Nachhaltiger Erfolg stellt sich nur ein, wenn man Freude an seiner Arbeit hat. Wenn die Mitarbeitenden sehr viel leisten müssen, dann fällt der Wertschätzung eine besonders grosse Bedeutung zu. In der Airlinebranche bewegen wir uns in einem speziellen Umfeld, deshalb ist eine gute Kultur die Voraussetzung für nachhaltigen Erfolg.

I Wie beurteilen Sie das Wachstum des Luftverkehrs generell, wird er sich bis 2035 wirklich verdoppeln?

Die Prognosen aus der Vergangenheit sind immer mehr oder weniger eingetroffen. Deshalb gibt es für mich keinen Grund, die heutigen Wachstumsprognosen anzuzweifeln. Es zeigt sich aber in der Branche, dass die gesamte Entwicklung hin zu mehr Low-Cost-Angeboten nicht an den Menschen vorbei geht. Wenn man nicht versteht, dass eben den Mitarbeitenden eine gewisse Wertschätzung entgegen gebracht werden muss, dann funktioniert es nicht mehr – wie das Beispiel des Streiks bei Ryanair zeigt. Ich habe dieses Aufmucken eigentlich schon früher erwartet.

I Und dies obwohl Ryanair ihre Piloten nicht schlecht bezahlt.

Ja, Wertschätzung hat nichts, oder ganz sicher nicht nur mit Geld zu tun. Ohne Wertschätzung können wir nicht leben und es geht uns ganz schnell schlecht, privat und geschäftlich. Dazu zählen auch Teamgeist, die Kultur, positive und negative Feedbacks zu erhalten, und dass sich jemand vor allem Zeit dafür nimmt. Das ist ein Riesenthema. Ein Mensch lebt von seinen Beziehungen, die er hat, und nicht vom Büro oder dem Flugzeug, das er fliegt. Deshalb wird es nicht so weiter wie anhin gehen, einige Ma-

nager in der Branche müssen da in Zukunft umdenken. Es muss sichergestellt werden, dass der Job Freude bereitet. Und wenn er Freude bereitet, dann kann man zusammen mit den Mitarbeitenden alles erreichen. Entscheidend ist das Gefühl im Bauch, wenn wir am Sonntagnachmittag an den Montagmorgen denken: Freut man sich am Sonntag auf den Montag, dann freut man sich nicht aufs Büro, sondern auf die Menschen, die einen erwarten.

I Aber beim Low-Cost-Trend machen ja alle mit.

Schon, aber er wird nicht Bestand haben. Um Erfolg zu haben, muss es uns gelingen, uns zu differenzieren, das gilt privat wie geschäftlich. Der Kunde braucht einen Grund, warum er in ein Flugzeug einer bestimmten Airline steigt, dies ist bei einem sicherheitsmässig anspruchsvollen Thema wie der Fliegerei nicht der Preis. Wenn man – koste es, was es wolle – einen Flug für 40 Euro anbietet, dann wird immer mehr Druck auf die Organisation aufgebaut, was langfristig nicht aufgeht und die Freude, somit auch die dringend notwendige Aufmerksamkeit fürs Fliegen und den Kundendienstaspekt leidet darunter. Doch bei Ryanair ging die Rechnung bislang sehr gut auf, das hat sie beflügelt, so weiterzumachen. Aber

ich bin überzeugt, dass diese Strategie zum Scheitern verurteilt ist. Die Mitarbeitenden wollen stolz sein, auf das was sie machen, auf die Firma, in der sie arbeiten. Auf der anderen Seite können die Fluggäste auch nicht erwarten, dass sie für 40 Euro zwei Stunden Flug kaufen können und dafür alles haben können. Die Konsumenten sollten sich gut überlegen, ob so ein Angebot nachhaltig ist. Denn, wie erwähnt, diese Rechnung geht nicht auf.

I Europas Luftverkehr drohen enorme Kapazitätsprobleme, die Infrastruktur hält nicht mit dem Wachstum mit, sehen Sie eine Lösung für die Zukunft?

Der Lösungsansatz heisst «Single European Sky». Fast unbemerkt sind die Flugzeuge immer leiser geworden und sie werden laufend noch leiser. Heute spricht man ja von «Sichtlärm», weil man das Flugzeug kaum mehr hört. Deshalb begreife ich den Widerstand – beispielsweise gegen den Südstart geradeaus in Zürich – überhaupt nicht. Aber just, um Kapazitäts- und auch Sicherheitsprobleme zu lösen, braucht es diesen Südstart. In ganz Europa würde der Single European Sky massive Verbesserungen bringen. Aber da sind wir wieder beim selben Thema, nämlich der Personalpolitik: Niemand will mit den Gewerkschaften der Fluglotsen Klartext reden und mit ihnen zusammen eine Strategie ausarbeiten. Vielleicht kostet diese Strategie auch etwas. Denn ein fünfmaliger Frequenzwechsel während eines Fluges von Zürich nach Genf, ist sicher nicht effizient und kann es ja wohl nicht sein.

«Man müsste sich europaweit auf ein einheitliches System für die zivile und militärische Luftfahrt einigen, dann bräuchte es viel, viel weniger Support vom Boden aus und der Flugverkehr wäre viel effizienter.

I Wie könnte denn eine Lösung aussehen?

Technologisch ist die heutige Flugsicherungsorganisation schon längststens überholt, sie funktioniert noch fast gleich wie vor 50 Jahren und wäre in dieser Intensität wie heute gar nicht notwendig, weil die Flugwege der Flugzeuge bekannt und voraussehbar sind. Aber da gibt es Existenzängste, und dies ist bekanntlich eine der schlimmsten Ängste von uns Menschen. Man müsste sich europaweit auf ein einheitliches System für die zivile und

STICHWORTE

Neuer Schweizer Kampffjet

Ein schwieriger politischer Prozess, aber es scheint ja klar zu sein, neue Flugzeuge sind notwendig. Die allgemeine Entwicklung in Europa dürfte die Stimmbürger eher zu einer positiven Haltung zu neuen Kampffjets bewegen. Einfach nichts zu machen, ist sicher keine Lösung, das verstehen die Bürger.

Flugplatz Speck-Fehraltorf

Ein sehr professionelles Vorstandsteam mit dem sehr engagierten Präsidenten Bruno Wettstein, das ist für die Flugsportgruppe Zürcher Oberland wirklich ein Glück. Und es ist ein schönes Flugplätzli, das gut in der Umgebung eingebettet ist, ein gutes Einvernehmen mit den Anwohnern pflegt und leise Flugzeuge beherbergt.

Lufthansa

Ein grosser, wieder erfolgreicher Konzern. Und von der Grösse her, sehr einsichtig, wenn es darum geht, die erfolgreichen Töchter «laufen zu lassen». Ich habe es selber erfahren: Wenn man einhält, was man verspricht, dann ist alles ok. Es stimmt nicht, dass die Lufthansa-Gruppe ihren Töchtern, sei es Edelweiss oder Swiss, immer alles vorgibt. Im Gegenteil: Sie tritt die Verantwortung an die Töchter ab, die wissen müssen, was zu tun ist. Am Ende des Tages, hängt alles vom Vertrauen ab. Würde die Mutter enttäuscht, wäre es wohl anders. Ich finde, die Lufthansa-Gruppe macht derzeit alles sehr gut.

Airbus A330neo

Ich kenne das Projekt nicht im Detail. Aber wenn man im Wettbewerb steht, dann muss man sein Produkt laufend verbessern. Und gemäss dem Sprichwort «There is always room for improvement» gilt es, sich weiterzuentwickeln. Macht man dies selbst nicht, dann macht es ein anderer. Bei jedem Flottenwechsel muss die Flotte effizienter werden, und der A330neo ist eine Lösung dazu.

militärische Luftfahrt einigen, dann bräuchte es viel, viel weniger Support vom Boden aus und der Flugverkehr wäre viel effizienter. Und es wird in der Zukunft auch möglich sein, mindestens Teilaspekte des Fluges vom Boden aus durch einen Computer zu steuern. Zudem ist es nur eine Frage der Zeit, wie lange noch zwei Piloten an Bord eines Airliners fliegen werden. Technisch sind heute schon keine zwei Piloten mehr notwendig. Weil der Mensch nie ganz fehlerfrei arbeitet, braucht es eine gegenseitige Überwachung, dies heisst heute noch einen zweiten Piloten im Cockpit, der für die Intervention verantwortlich ist. Bereits heute könnte technisch gesehen ein Flug komplett von einem Piloten programmiert und durchgeführt werden und die Überwachung könnte von den technischen Systemen und vom Boden aus erfolgen.

! Das würde auch die Suche nach Personal vereinfachen?

Ja, sicher. Eigentlich ist Fliegen ein Privileg für einen Menschen. Es liegt an uns, dies weiterhin so zu sehen. Wenn wir meinen, Fliegen sei das Selbstverständlichste auf der Welt, dann liegen wir falsch. Aber es ist nach wie vor faszinierend, deshalb müssen wir gut darauf achten, diese Freude zu erhalten und sie eben an den Nachwuchs weiterzugeben und Junge fürs Fliegen zu begeistern. Wenn nun ein Jungpilot einen Kapitän mit vier Streifen am Ärmel beim Streifen sieht, sind das keine Vorbilder mehr. Der Mensch braucht aber Vorbilder, denn er ist ein Meister im Kopieren und er will und soll gute Sachen kopieren.

! Wie beurteilen Sie die Regulation der General Aviation allgemein und der Experimentals im Speziellen?

Beginnen wir bei den Experimentals, da kenne ich mich relativ gut aus, da ich auch Bau- und Testflugberater sowie für die Koordination der Helikopter verantwortlich bin. Ein detaillierter Vertrag regelt die Zusammenarbeit zwischen Experimental Aviation of Switzerland (EAS) und dem BAZL. Darin sind der Bau und nach der Schlussabnahme des Projektes durch das BAZL auch die Testfliegerei an die EAS delegiert. Das BAZL will die Gewähr, dass wir gute Arbeit leisten, das hat auch viel mit Vertrauen zu tun. Das müssen wir laufend unter Beweis stellen, indem wir seriöse Arbeit innerhalb der Szene leisten. Das gelingt uns relativ gut. In der General Aviation generell ist die Regeldichte für Flugzeuge, die kommerziell fliegen dürfen und Schulung betreiben, etwas höher als bei den Experimentals. Aber wer in der GA eine Maintenance-Bewilligung hat, der weiss auch, was er tut. Das Niveau ist sehr hoch. Aus technischen Gründen ereignen sich relativ



Foto: hlp

«Wenn wir meinen, Fliegen sei das Selbstverständlichste auf der Welt, dann liegen wir falsch», sagt Charly Kister, hier auf seiner Homepage, dem Flugplatz Speck-Fehraltorf.

wenig Zwischenfälle oder Unfälle. Beim BAZL hat man den Eindruck, dass es politisch wegen der EASA extrem unter Druck ist. Kein anderes Land setzt die EASA-Vorschriften wohl schneller und besser um als die Schweiz und das wirkt sich natürlich aus. Regulierung ist notwendig, aber nur in einem gesunden Mass, finde ich. Ich wünschte mir auch, dass das BAZL den Mut hätte, etwas, das gut funktioniert, auch so zu belassen, EASA-Vorschriften hin oder her. Das könnte sich das BAZL auch leisten, denn sie haben hochprofessionelle Mitarbeiter, die genau wissen, um was es geht.

! Welche fliegerischen Ziele möchten Sie noch erreichen?

Einfach sicher weiterzufliegen. Möglichst wenig Fehler machen, gesund zu bleiben und das Ganze umsichtig und mit Respekt zu betreiben. Mir bereitet eigentlich alles Freude, was fliegt, egal was.

«**Hat es keinen Verkehr, wird geschossen, dann muss umgekehrt werden.**»

! Gibt es einen Flug, den sie als unvergesslich betiteln würden?

Ja, ein kürzlicher Flug mit der Familie, mit Sohn, Schwiegertochter und Tochter. Wir sind einen Tag lang mit dem Robinson R66 von Helisitterdorf bei schönstem Wetter in den

Bergen geflogen. Wir haben einige Gebirgslandeplätze besucht, zum Schluss jenen auf dem Jungfraujoch. Dort stiegen wir aus und schauten uns die ganze Anlage an. So etwas mit meinen Kindern zusammen zu erleben, die ihren Vater immer gerne fliegen liessen, aber eigentlich gar nicht soviel selber dabei waren, das war wunderschön. Sie waren total begeistert von diesem Flug.

Wenn ich etwas weiter zurückdenke, dann kommen mir die Flüge 1988 für die UNO mit dem Fokker Friendship ins zerstörte Beirut in den Sinn. Der Flughafen war noch da, aber ohne jegliche Anflughilfen oder Flugsicherung. Wir benutzten einen primitiven Wetter-Radar, um die Küstenlinie zu verifizieren und hatten nur einen Funkkontakt zur UNO am Boden. Sie gaben uns einen Code durch, je nach dem bedeutete dieser, dass man umkehren musste oder am Schluss den Verkehr auf der Küstenstrasse unter dem Final 18 selber beobachten sollte, um definitiv zu entscheiden. Hat es Verkehr, dann kann angefliegen werden. Hat es keinen Verkehr, wird geschossen, dann muss umgekehrt werden. Das war schon speziell, insbesondere beim ersten Mal. Später flogen wir fast regelmässig nach Beirut, die Piste war zwar immer frei, aber auf dem Tarmac musste sehr vorsichtig gerollt werden. Von den vorgegangenen Explosionen lagen nämlich die Schachtdeckel meistens neben den Löchern. Wir waren völlig auf uns selbst gestellt, es gab keinen Tower, nichts. Diese Flüge bleiben wirklich unvergessen.

