

Facts

- 1 **Flugplatz Dübendorf** Renaissance geplant.
- 2 **Luftwaffe** Luftpost zum Jubiläum.
- 3 **Ethihad/Darwin Airline** Etihad Regional bleibt schweizerisch.
- 4 **Pilatus/Saab** Absichtserklärung für Zusammenarbeit unterzeichnet.
- 11 **Luftwaffe** Verlegungsübung in Buochs.
- 13 **VSF** Kampagne gegen die Regulierungsflut.

Cover Story

- 18 **Delegiertenversammlung des AeCS** Zu Gast im Paraplegiker-Zentrum Nottwil.
- Assemblée des délégués de l'AéCS** Aura lieu au Centre des paraplégiques de Nottwil.

Stories

- 16 **FLARM-Radar** Zusätzliche Funktionen für ein etabliertes Warnsystem.
- 22 **Edelweiss Air** Gespräch mit CEO Karl Kistler.
- Edelweiss Air** Conversation avec le CEO Karl Kistler.
- 24 **Geschichte** «100 Jahre Schweizer Luftwaffe».
- Histoire** «Les 100 ans des Forces aériennes suisses».
- 28 **«cielo aperto»** Jubiläumsfest auf dem Flugplatz Locarno.

- 28 **«cielo aperto»** Fête d'anniversaire sur l'aérodrome de Locarno.
- 30 **de Havilland Dove** Eine aviatische Rarität an der Klassikwelt.
- de Havilland Dove** Une rareté aéronautique au salon «Klassikwelt».
- 32 **Boeing 777X** Grösser, weiter, effizienter.
- Boeing 777X** Plus grand et plus efficace.

Aero-Club

- 35 **Aero-Club** Mitgliederumfrage.
- 36 **AeCS** Luftraum-Seminar 2014.
- 38 **Modellflug** Präsidentenkonferenz.
- 40 **Segelflug-Bulletin** SM 2014 in Montricher.
- 42 **Motorflug-Verband** Fly-In 2014.
- 45 **Aero-Club Aargau** Generalversammlung.

Rubriken

- 03 **Editorial**
- 15 **Aerofax**
- 50 **Touchdown**
- 50 **Impressum**

Titelbild

Symbolbild zur Delegiertenversammlung des AeCS im Paraplegiker-Zentrum Nottwil.
Bild: Franziska Neuhaus, Yannick Barthe Films 2011



22 Edelweiss Air Im Gespräch mit CEO Karl Kistler. **Edelweiss Air** Conversation avec le CEO Karl Kistler.

28 «cielo aperto» Jubiläumsfest südlich der Alpen. **«cielo aperto»** Célébrations au sud des Alpes.



EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser

Derzeit finden sie wieder quer durch die Schweiz statt: Die General- und Delegiertenversammlungen von Vereinen und Verbänden. Sie stossen unter Mitgliedern auf eher marginale Resonanz. Zu Unrecht: GVs und DVs bieten die Möglichkeit, die Geschichte und die Zukunft des Vereins oder des Verbands aktiv mitzubestimmen.

Als Besucher zahlreicher GVs in den letzten Jahrzehnten stelle ich fest: In vielen aviatischen Vereinen ähneln sich Aufgaben und Problemstellungen. Zahlreiche Themen wiederholen sich zudem regelmässig. Alle paar Jahre wird deshalb über diese wieder diskutiert. Der Grund liegt in der Erneuerung der Vorstände und als Folge davon auch in verlorengegangenen Wissen. Neue Vorstandsmitglieder wollen sich einbringen, Verantwortung übernehmen, verändern, erneuern, ihre Abdrücke hinterlassen. Dies ist positiv zu werten.

Vorstände haben indes keine einfache Aufgabe, wenn es darum geht, die Balance zwischen zukunfts- und tragfähigen Erneuerungen sowie Erreichtem und Bewährtem zu finden. Das Definieren von wenig nachhaltigen Trends, unreflektierte Hauruck-Übungen oder radikale Veränderungen ohne Berücksichtigung historisch gewachsener Strukturen sind selten erfolgreich. Ebenso dienen Vorstandsmitglieder, die ihre narzisstische Ader selbstinszenierend ausleben wollen, dem Zweck des Vereins selten. Sie verschwinden, wie genügend Beispiele zeigen, in der Regel so schnell, wie sie aufgetaucht sind, bisweilen einen Scherhaufen hinterlassend.

Die meisten Verbände allerdings überleben Generationen von Vorständen, weil die Mitglieder- oder Delegiertenversammlungen mit langfristigen Visionen und mit Bedacht Entscheide fällen und Wert auf Solidität und Kontinuität legen – beim Aero-Club der Schweiz seit 114 Jahren.

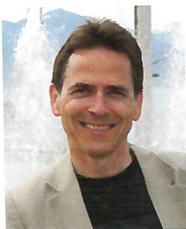
Chères lectrices, chers lecteurs,

Elles se tiennent de nouveau à travers toute la Suisse: les Assemblées des délégués et générales des clubs et Fédérations/Associations. Elles ne connaissent cependant qu'une résonance plutôt marginale parmi les membres. Bien à tort: les AG et AD offrent la possibilité de participer activement aux destinées comme à l'avenir d'un club ou d'une Fédération/Association.

Ayant assisté à de nombreuses AG ces dernières décennies, je constate que dans maintes associations aéronautiques, les tâches et les problématiques présentent des similitudes. Une foule de thèmes se répètent en outre régulièrement. On en rediscute donc toutes les quelques années. La raison s'en trouve dans le renouvellement des Comités, et par voie de conséquence, dans les connaissances ainsi perdues. Les nouveaux membres de Comités sont motivés à s'investir, assumer des responsabilités, changer, renouveler, laisser leurs empreintes. Ce qui ne peut être apprécié que positivement.

La tâche des Comités n'est par contre pas facile, quand il s'agit de parvenir à un équilibre entre des innovations solides et porteuses d'avenir d'une part, et ce qui a été atteint et a fait ses preuves d'autre part. Suivre des tendances peu durables, se lancer sans réfléchir dans des exercices «à la va-vite» ou des changements radicaux sans prise en compte des structures ayant évolué au fil de l'histoire, est une tactique rarement couronnée de succès. De même, les membres de Comités désireux de cultiver leur fibre narcissique en se mettant en scène, servent rarement l'objectif de l'association. Comme le montrent suffisamment d'exemples, ils disparaissent généralement aussi vite qu'ils ont surgi, laissant parfois un amas de ruines comme souvenir.

La plupart des Fédérations/Associations survivent néanmoins à des générations de Comités, dans la mesure où les assemblées des membres prennent leurs décisions avec circonspection et visions à long terme, attachant de la valeur à la solidité comme à la continuité – ainsi qu'il est de mise à l'Aéro-Club de Suisse depuis 114 ans.



Jürg Wyss
Chefredaktor
AeroRevue

Edelweiss bildet Piloten selber aus

Die «schöne Swiss-Schwester» Edelweiss Air bildet künftig ihre Piloten selber aus. Wie CEO Karl «Charly» Kistler in einem Gespräch ausführte, will die Fluggesellschaft an der «Air 14» ihr Ausbildungskonzept vorstellen. Ziel ist es, möglichst viele junge Schweizer für den «faszinierenden Job» zu begeistern. Edelweiss Air will die rund 100 000 Franken teure Ausbildung vorfinanzieren.

Text: Patrick Huber

Edelweiss Air geht neue Wege in der Pilotenausbildung. Schon bald will die Fluggesellschaft, die wie Swiss zur Lufthansa-Group gehört, mit einem neuen Konzept Piloten selber ausbilden. Momentan wird der Bedarf an Piloten über den Markt gedeckt. Doch werde es immer schwieriger, junge Leute für den Pilotenberuf zu begeistern, sagt Edelweiss Air-CEO Karl Kistler.

Bis anhin besetzte die Edelweiss Air Pilotenstellen, die nach Pensionierungen oder anderen Abgängen frei geworden waren, mit Bewerbern aus dem Konzern oder aus dem Markt. «Ich bin der Meinung, dass wir den Pilotenbedarf aus der Schweiz selber decken können, sofern wir es richtig machen», ist der 62-jährige Geschäftsführer der mehrfach ausgezeichneten Ferien-Airline überzeugt. Mit «richtig machen» meint er, junge Leute wieder für den «faszinierenden Job» des Piloten zu begeistern. Mit dem richtigen Konzept werde «seine»

Airline genügend Schweizer finden, die bereit seien, die Ausbildung zum Linien-Piloten zu absolvieren, glaubt Kistler.

Wie das Konzept im Detail aussieht beziehungsweise wie die Edelweiss Air ihren Pilotennachwuchs künftig rekrutieren und ausbilden will, wird die Öffentlichkeit an der «Air 14» Ende August/Anfang September erfahren. Einzelheiten werden derzeit noch ausgearbeitet. Bis anhin mussten die angehenden Piloten ihre Ausbildung selber berappen. Mit grösster Wahrscheinlichkeit wird sich Edelweiss Air an der Finanzierung der teuren Ausbildung beteiligen, indem sie diese vorfinanziert. Karl Kistler, selber Flugkapitän, gibt zu bedenken, dass auch ein Studium nicht billig sei. 90 000 bis 120 000 Franken würden auch bei einer vier- bis sechsjährigen Ausbildung an einer Universität oder anderen Hochschulen anfallen.



Nur über die Leichtaviatik

Karl Kistler wird voraussichtlich Ende Jahr seinen Posten als CEO der Edelweiss Air räumen. Er möchte sich in den drei verbleibenden Jahren bis zur Pensionierung voll auf seinen Beruf als Pilot konzentrieren und nicht mehr hauptsächlich im Büro die Fäden ziehen. «Ich bin mit Leib und Seele Pilot», betont er und gerät geradezu ins Schwärmen, wenn er über den Piloten-Beruf referiert.

Auch er habe klein angefangen, den Job quasi von der Pike auf gelernt. Die Leichtaviatik sei der richtige Einstieg, um sich für eine Karriere als Linien-Pilot zu empfehlen. Jeder lerne mit einem kleinen Flugzeug zu starten und zu landen. «Fliegen heisst landen.» Das lerne man nicht mit einem Airbus, sondern mit einer Cessna oder Piper. Dort entstünden Emotionen, dort werde der Grundstein für das gewerbsmässige Fliegen gelegt. Nur über die Leichtaviatik würden die richtigen Weichen gestellt. Dabei spiele es keine Rolle, ob ein angehender Pilot den Einstieg über den Segel- oder Motorflug wähle.

Mit Papierfliegern begonnen

Schon als kleiner Junge war Kistler fasziniert von der Fliegerei. Es sei reizvoll, einen Papierflieger zu basteln, der 30 Meter weit fliegen könne. Auch heute noch, als gestandener Pilot, schaut er jedem Ballon nach, der in die Lüfte entschwebt.

Obwohl Kistler einen überaus befriedigenden Beruf ergreifen durfte, gelang es ihm nicht, seinen Sohn oder seine Tochter für den Pilotenjob zu begeistern: «Sie haben offensichtlich kein Pilotengen erbte.» Ganz anders sein Enkel, mit dem er heute schon Papierflieger bastelt. Offenbar wird das Fliegergen erst der übernächsten Generation weitergereicht ...

Ferien in der Garage

Charly Kistler ist Aviatiker durch und durch. Nur so ist es zu erklären, dass er in seiner Freizeit und während den Ferien einen Helikopter und ein Flugzeug gebaut hat. Entstanden sind ein Kompress CH-7 – ein italienischer Kit-Helikopter – sowie ein Kitfox-3-Flugzeug. «Ich bin wirklich stolz drauf», entfährt es dem sonst überaus bescheidenen Piloten. Immer wenn er dienstfrei hat und es das Wetter erlaubt, fährt er mit seinem Transporter zum Flugplatz Speck in Fehraltorf und hebt von dort aus in die Berge ab oder unternimmt einen Rundflug. Jedes Jahr möchte er mit seinem Helikopter 30 bis 50 Flugstunden absolvieren, für sein Flugzeug hat er 30 Stunden reserviert.

Der Flugzeugbau sei eine ideale Abwechslung zu seinem Job, bekennt Kistler, der auch Mitglied der Experimental Aviation of Switzerland (EAS) ist, eine Sparte des Aero-Club der Schweiz. «Ich gehe in der Beschäftigung vollkommen auf.» Das äussere sich etwa darin, dass er nicht wisse, wer am anderen Ende der Leitung sei, wenn ihn jemand während seiner Freizeit anrufe. Normalerweise wisse er in Sekundenbruchteilen, wem die Telefonnummer zuzuordnen sei. «Beim Flugzeugbau tauche ich in Gedanken in eine völlig andere Welt ein.» ◀

Bild oben: ein leidenschaftlicher Aviatiker und Flugzeugeigenbauer: Edelweiss Air-CEO Karl «Charly» Kistler.

Bilder Mitte und unten: die beiden Eigenbau-Maschinen von Karl Kistler. Ein Kitfox 3 (Baujahr 2000) mit einem 80 PS starken Rotax-912-Motor sowie ein CH-7 Kompress Charlie auf dem Gebirgslandeplatz Äbni Flue.



Bilder: zvg