

# AeroRevue

Das Schweizer Aviatik-Magazin

Nr. 3/2017  
Fr. 7.50

AeroRevue 3/2017



Porträt - Karl «Charly» Kistler  
**Ein Aviatiker durch und durch**

Low Flight Network für Helikopter  
**Meilenstein in  
der Luftrettung**







Der Eigenbau-Helikopter: für Charly Kistler das faszinierendste Fluggerät.

# Vom Grossraum-Jet zum Eigenbau

Vom Modellflugliebhaber zum Fallschirmaufklärer zum Fluglehrer zum Airline-Captain zum Airline-Geschäftsführer zum Eigenbau-Hersteller: das spannende Leben von Karl «Charly» Kistler für die Luftfahrt.

Text: Felix Meier

Alles, was in irgendeiner Art und Weise fliegt, hat Charly Kistler schon als Kind fasziniert. Den Einstieg fand er – wie so manch anderer auch – über den Modellflug beziehungsweise den Modellflugzeugbau. Pilot zu werden, war sein Traum. Ein Kunstflug im Alter von 14 Jahren habe diesen Traum allerdings vorübergehend getrübt, erzählt Kistler. «Ich war überfordert und hatte eine andere Vorstellung vom Fliegen.» Das Fliegerleben nahm vorderhand einen anderen Lauf. Der junge Elektroniker aus dem «Tannzapfenland» (Hinterthurgau) wurde nach seinem Erstabsprung in Ecuwillens und der Fliegerischen Vorschulung FVS (heute Sphair) 1972 in Losone zum Fallschirmgrenadier brevetiert. Das Erbringen von Leistung – mental und physisch – hat ihn seit jeher angezogen. Im Nachhinein gesehen sei die Ausbildung zum Fallschirmaufklärer die erste und wichtigste Kaderschule in seiner Karriere gewesen: «Mit 20 Jahren lernt man, dass Leistung zählt, dass Durchschnittlichkeit nicht ge-

nügt, sonst fliegt man raus. Man lernt, dass man im Leben kein Einzelkämpfer sein kann, sondern dass am Schluss nur die Gesamtleistung des Teams zählt, dass es Disziplin braucht und man Verantwortung für andere übernehmen muss.» Dabei denkt er an einen Gruppenabsprung in stockdunkler Nacht über einem unbekanntem Bergtal. Oder an die Überlebenswoche: «Sie war so angelegt, dass wir keine Chance hatten, uns Essen zu beschaffen: Das obere Ende des Tales war durch einen unüberwindlichen Wasserfall abgeschlossen, am unteren Ende des Tales an der schmalsten Stelle übernachtete der Adjutant mit dem Wachhund und liess keinen durch.» Sieben Kilo Körpergewicht weniger nach einer Woche – und damals habe er noch keinerlei Übergewicht gehabt! Die bestandene Rekrutenschule habe ihm gezeigt, dass Erfolg glücklich machen könne und sehr motivierend sei. Nach 14 Jahren als «Para» musste er wegen des Auslandsaufenthalts für Balair das 17er-Dienstbüchlein abgeben.



Links: Charly Kistler im Cockpit einer A320 mit seiner Enkeltochter Lilly. Rechts: Kitfox statt Airbus: Sich an ein Eigenbauprojekt zu wagen, braucht Selbstvertrauen und handwerkliche Fähigkeiten. Die EAS steht dem Erbauer als Partner mit Rat und Tat zur Seite.



## Im Einsatz für die UNO

Bei der Gründung der Fallschirmgruppe Sittertal war Charly Kistler mit dabei. Eines Tages habe sich Absetzpilot Guido Brun auf seinem Pilotenstuhl umgedreht, um die eingestiegenen Fallschirmspringer zu fragen, ob jemand gerne fliegen lernen möchte; er sei Fluglehrer aspirant und brauche möglichst bald drei Flugschüler. «Nach dem Absprung habe ich mich bei ihm gemeldet und dann gings los», erinnert sich Charly Kistler. Und wie es losging: 1978 Erwerb des Fluglehrer-Ausweises und Berufspilotenausbildung, 1980 Crossair-Kapitän, Instruktor und Prüfungsexperte beim BAZL, dann während rund zehn Jahren im Auftrag der Balair in Jerusalem im Einsatz für die United Nations als Delegationsleiter und Chefpilot. Mit einer Fokker 27, damals noch ohne GPS, musste man alle 14 Tage die UNO-Observer austauschen. «Der Flug am frühen Morgen mit Start in Kairo gegen die Sonne war eine Herausforderung: Nachdem man 40 Minuten später den Empfang des Kairo-VORs verloren hatte, galt es, im Gegenlicht in der Wüste den Flugplatz zu finden. Hatte man ihn gefunden, musste man zuerst bei einem Überflug sicherstellen, dass kein Kamel auf der Piste war oder keine zu grossen «fliegenden Büsche» wegen des fehlenden Windes auf der Piste liegen geblieben waren.»

Oder er denkt an die UNO-Flüge nach Beirut während des Bürgerkriegs: «Niemand flog dorthin ausser der UNO-Fokker. Die Infrastruktur war zerbombt. Mit Hilfe des Wetterradar-Bildes flogen wir Richtung Stadt in die Righthand Base RWY18. Der UNO-Beobachter, irgendwo auf einem Aussichtspunkt am Boden stationiert, informierte uns via Funkgerät über die Gefahrenstufe mittels eines Farbcodes: Bei Grün war seiner Meinung nach alles in Ordnung, bei Gelb war es kritisch und unsicher, bei Rot mussten wir umdrehen. Flogen wir bei Gelb weiter und sahen, dass der Verkehr auf der Küstenstrasse normal im Fluss war, drehten wir in den Endanflug ein und landeten. Waren keine Autos auf der Küstenstrasse, mussten wir annehmen, dass geschossen wird und drehen um.»

Am Boden war die Piste immer von Granatsplintern befreit, auf dem Tarmac lagen sie aber noch herum und die Schachtdeckel lagen alle wegen des Überdrucks von den Explosionen im Kanalsystem neben dem Loch. Das Rollen war eine echte Herausforderung. Natürlich haben wir in diesen Situationen die Triebwerke nie abgestellt, sondern nur kurz die Passagiere aus- und eingeladen und sind gleich wieder gestartet», erinnert sich Kistler.

### Zur Person – Charly Kistler

Karl «Charly» Kistler war von 2002 bis 2014 CEO von Edelweiss Air AG. Nach einer Berufslehre im technischen Bereich begann er seine Karriere in der Luftfahrt als Fluglehrer. Im Zusammenhang mit diversen Tätigkeiten in unterschiedlichen Airlines als Pilot, BAZL-Experte und Funktionär war er unter anderem einige Jahre im Ausland stationiert (1987–1995 verantwortlicher Leiter des Flugbetriebs für die UNO im Nahen Osten). Bei der Gründung der Edelweiss Air 1995 war er als Chefpilot und stellvertretender Geschäftsführer massgeblich am Auf- und Ausbau der Firma beteiligt. Heute fliegt er als Kapitän auf Airbus A320 und A330. Engagiert ist Kistler ausserdem bei der EAS (Experimental Aviation Switzerland) und der IST (Internationale Schule für Tourismus).



### Vom Wüstensand zum Edelweiss

Massgeblich am Aufbau der Edelweiss Air beteiligt war Charly Kistler in den Jahren 1996 bis 2001 als Chefpilot und Leiter Operationen (COO) wie auch als Instruktor auf Airbus A320/A330. Ab 2002 leitete er bis August 2014 die Fluggesellschaft Edelweiss Air als Geschäftsführer und Accountable Manager (CEO). Sein Erfolgsgeheimnis? «Sicherstellen, dass die Mitarbeitenden Freude haben an dem, was sie machen. Durchschnittlichkeit genügt nicht.» Bis 2014 war Kistler zudem Landesdirektor Schweiz in der IACA (International Air Carrier Association).

Im Frühjahr 2017 fordert die AHV das Ende der Ära «Edelweiss Captain». Charly Kistlers letzter Flug ist für April geplant und wird ihn auf die Malediven führen: Dorthin habe er im November 2000 den allerersten Flug mit dem ersten A330 gemacht. Danach wird er noch mehr Zeit für seinen Eigenbau-Helikopter haben, für ihn das faszinierendste Fluggerät. Für den Umstieg vom Grossraum-Jet auf den zweiplätzigen Helikopter ist aber mentale Vorbereitung wichtig.

### Vom Grossraum-Jet zum Eigenbau

Ein Kitfox war Kistlers erstes Eigenbau-Projekt. 42 Gebirgslandeplätze waren attraktiv genug, einen Helikopter zu bauen, der ihm auch die Chance bietet, diese anzufliegen. Zwölf Jahre sind zwischen dem Bau-Entscheid und dem ersten Flug mit seinem CH-7 zur Monterosa Satteltole vergangen. In dieser Zeit erlernte er das Heli-Fliegen und absol-

vierte die Ausbildung für Landungen im Gebirge; eine gute Voraussetzung für Heli-Testflüge. Seine grosse Erfahrung kann Charly Kistler heute als Bau- und Testflugberater der Experimental Aviation of Switzerland (EAS) weitergeben. Die EAS ist eine Sparte des Aero-Clubs der Schweiz (AeCS). «Damit profitieren wir von der Infrastruktur und können auch einige Anliegen der EAS mit Unterstützung des AeCS angehen», sagt Kistler. Doch er befürchtet, dass die Zahl der Eigenbauer eher rückläufig sein wird. Sich an ein Eigenbauprojekt zu wagen, brauche gutes Selbstvertrauen bezüglich der handwerklichen Fähigkeiten. Daher spiele der Aero-Club eine wichtige Rolle in der Jugendförderung und vernetze die verschiedenen Sparten.

Mit Blick zum Himmel meint Charly Kistler: «Fliegen ist nicht nur das sicherste Verkehrsmittel, die Fliegerei ist wichtig für alle und aus unserem Leben nicht mehr wegzudenken! Wir brauchen junge Menschen, die Freude am Fliegen haben. Und diese wollen wir unterstützen!»

### → Wir bauen ein Luftfahrzeug

Der Flugzeug-Eigenbau in der Schweiz ist vom BAZL an die Experimental Aviation of Switzerland (EAS) delegiert und ist vertraglich festgelegt. Wer ein Flugzeug selber bauen will, muss Mitglied der EAS werden und sein Projekt dort anmelden. Ist das vorgesehene Projekt vom Verein akzeptiert, wird dem Erbauer zur fachlichen Begleitung ein Bauberater zugeteilt. Dieser steht dem Erbauer für sämtliche Fragen zur Verfügung und unterstützt diesen im Bauprozess. Ist das Projekt fertig erstellt, gibt es eine EAS-interne Schlussprüfung: Wenn die EAS-Experten zum Schluss kommen, dass das Projekt flugtauglich ist, wird es zur Schlussabnahme durch das BAZL angemeldet. Bestätigt das BAZL die Flugtauglichkeit ebenfalls, wird eine temporäre Flugbewilligung erteilt und das Projekt geht wieder in den Verantwortungsbereich des EAS zurück. Die EAS stellt dann dem Erbauer einen Testflugberater zur Verfügung und der Erbauer absolviert die notwendigen Testflüge. Sind diese erfolgreich und durch die EAS bestätigt, stellt das BAZL das definitive Permit to fly aus. Das Fluggerät steht ab diesem Zeitpunkt unter der Aufsicht des BAZL und ist in diesem Sinne ein ganz normales Flugzeug oder normaler Helikopter und wird von der Behörde alle zwei Jahre überprüft.