

Charly Kistlers Abschiedsflug

AIRLINES Heute sitzt der frühere Edelweiss-CEO zum letzten Mal im Cockpit eines Linienflugzeugs. Dass er danach nicht mehr in der Luft anzutreffen sein wird, ist aber höchst unwahrscheinlich.

Stefan Jäggi

Angenommen, Sie lesen diesen Artikel am Erscheinungstag um 8.20 Uhr Schweizer Zeit. Dann schiebt Charly Kistler, 65, in diesem Moment zum letzten Mal die Schubhebel einer Edelweiss-Maschine nach vorne, zieht den Steuerknüppel zu sich und lässt den Airbus A330 abheben. Und zwar vom Malé International Airport auf den Malediven – denn nach über 21 Jahren im Dienst der Airline, davon zwölf als CEO, hat man sich das Recht erarbeitet, die Destination für seinen letzten Flug selbst auszuwählen. Und davon hat Kistler Gebrauch gemacht.

Nicht einfach, weil es auf den Malediven schön ist, sondern weil der allererste Langstreckenflug von Edelweiss ebenfalls nach Malé führte. «Das war am 21. November 2000», erinnert sich Kistler, «ich bin als Chefpilot selber geflogen, der Gründer und damalige CEO Nik Grob sass auf dem dritten Sitz, in der Kabine befand sich die Geschäftsleitung von Edelweiss und Kuoni.»

IM COCKPIT HABE SICH seither kaum etwas geändert, sagt Kistler, mit Ausnahme der Zweimann-Regelung und der elektronischen Unterlagen auf dem iPad. Drumherum aber schon: «Früher musste ich als Kapitän bei der Sicherheitskontrolle die Schuhe ausziehen oder mich abtasten lassen. Die Vorschriften sind härter geworden – wir müssen viel misstrauischer sein, als wir es eigentlich möchten.»

Der Eigentümer der Airline hat ebenfalls gewechselt. «Mit der Kuoni-Leitung konnten wir früher einfach kurz telefonieren, im Lufthansa-Konzern braucht es heute für alles Anträge und Begründungen», erklärt Kistler, «aber man lässt uns arbeiten, unsere Anträge wurden nie abgelehnt. Das zeugt von viel Vertrauen.»

DER FRÜHERE CEO ist überzeugt, dass die Edelweiss ihre Identität auch im grossen Konzern nicht verlieren wird. Und da sind wir bei der Philosophie der Airline, die gleichzeitig die Philosophie des Charly Kistler ist: Sich nie mit dem Durchschnitt begnügen, es immer ein bisschen besser als nötig machen. Den Kunden und Mitarbeitern das berühmte «Little Extra» geben. Ihnen Wertschätzung und Respekt entgegenzubringen. «Wenn man etwas macht, dann soll man es richtig machen. Wer nur dem Durchschnitt entspricht, hat keine Freude – und wer keine Freude hat, macht keine gute Arbeit.»



Kerosin im Blut: Charly Kistler auf der Zuschauerterrasse am Flughafen Zürich.

Er ist überzeugt, dass Edelweiss mit dieser Philosophie im heutigen, hochkompetitiven Markt gut fährt. «In 20 Jahren hatten wir nie Diskussionen wegen der Kosteneffizienz. Unsere Denkweise ist immer wieder aufgegangen und hat uns bestätigt.»

NUN ALSO BEFINDET SICH Charly Kistler auf seinem letzten Flug zurück nach Zürich. Er erhielt diverse Anfragen, ob man ihn dabei begleiten dürfe, entschloss sich aber dazu, diesen Flug wie jeden anderen zu behandeln. Speziell ist einzig, dass erneut seine Frau Christina sowie Nik Grob dabei sind.

«Und was die Besatzung vorhat, weiss ich nicht. Aber sie weiss, dass ich kein Freund von grossem Spektakel bin.»

Glücklich und etwas wehmütig werde er sich während des Flugs fühlen, prognostizierte er im Gespräch mit TI vor zwei Wochen. «Wenn man immer mit Freude dabei war, ist es klar, dass der Abschied auch etwas wehtut. Aber irgendwann hat alles ein Ende. Und dass ich bis 65 noch weiterfliegen durfte, war ein grosses Privileg.»

UM 18.55 UHR landet er in Zürich, dann ist Schluss – zumindest im Edelweiss-Cockpit. Denn daneben hat Charly

Kistler längst vorgesorgt: In den letzten Jahren hat er eigenhändig ein Kitfox-Flugzeug sowie einen Heli CH-7 gebaut.

Das Kitfox-Projekt dauerte neun Jahre (wobei die Edelweiss-Gründung die Bauzeit massgeblich verlängerte), den Helikopter baute er von 2005 bis 2010 in seinem Ferienhaus in Furna GR.

«Es war ein grosses Privileg, bis 65 fliegen zu dürfen»

«Ein faszinierendes Gerät», schwärmt er von seinem orangefarbenen Heli, «man kann sich damit auf kleinstem Raum in allen Dimensionen bewegen.»

Und das tut er oft: Er hat alle 42 offiziellen Gebirgslandeplätze in der Schweiz angefliegen, den letzten auf der Alpe Foppa konnte er vor vier Wochen abhaken. Insgesamt steht er bei 1000 Gebirgslandungen; «für einen Privaten ist das eine stolze Zahl», sagt er. Zu seinen total über 19000 Flugstunden werden noch einige hinzukommen.

DANEBEN IST ER als Bau- und Testflugberater bei der Experimental Aviation of Switzerland tätig, und dann sind da noch zwei Enkelkinder, für die Kistler mehr Zeit haben möchte. «Zudem kommen viele Bekannte mit Projekten auf mich zu, da ich ab jetzt ja Zeit habe. Ich muss aufpassen, dass ich nicht überall zusage», meint er schmunzelnd.

Auf etwas freut er sich ganz besonders: «Als Passagier auf der Edelweiss-Langstrecke zu fliegen und am Zielort einmal länger zu verweilen als die üblichen drei, vier Layover-Tage.»



Ein Leben für die Luftfahrt

Karl «Charly» Kistler wusste schon mit 15 Jahren, dass er in seinem Leben vor allem eines machen will: fliegen. Nach einer Berufslehre im technischen Bereich und einer Ausbildung zum Fallschirmaufklärer begann der Thurgauer seine Karriere in der Luftfahrt als Crossair-Kapitän, Instruktor und BAZL-Experte. Von 1987 bis 1995 war er verantwortlicher Leiter des Flugbetriebs der UNO im Nahen Osten. Ab 1996 war er als Chefpilot und stv. Geschäftsführer massgeblich am Auf- und Ausbau der Edelweiss Air beteiligt, 2002 übernahm er das CEO-Amt von Nik Grob. Im August 2014 übergab er das Amt an Bernd Bauer und flog fortan in einem 70 %-Pensum als Kapitän weiter. Zwei Jahre zuvor wurde er zur Travel Manager Personality of the Year ausgezeichnet. Kistler wohnt in Fehraltorf und startet dort vom Flugplatz Speck regelmässig zu Flügen mit seinem Kitfox oder seinem Helikopter. **SJ**