

# Charlie – der kleine Starke

Ob als Pilot oder Geschäftsmann: Karl Kistler wollte schon immer hoch hinaus. Aus diesem Grund erwarb er den Bausatz eines CH-7 Kompress Charlie und modifizierte ihn so, dass der kleine Helikopter es auch bis zu den höchsten Gipfeln schafft.



Die weiße Schneedecke, die auch jetzt im April noch über dem Glärnischfirn liegt, reflektiert gleißend helles Licht. Mit geübtem Auge beurteilt Karl Kistler, der von seinen Freunden oft nur Charly genannt wird, das leicht gegen Südwesten abfallende Gelände. Er weiß genau, worauf es ankommt, denn Pistenmarkierungen gibt es nicht – hier entscheidet jeder selbst, wo er aufsetzt. Mehrere Male kreist er über dem Gletscher, begutachtet Neigung und Lichtverhältnisse, hält nach Hindernissen Ausschau und hat dabei stets auch die Überwachungsinstrumente für den Motor im Blick. Sollte der turbogeladene Rotax des CH-7 bereits beim langsamen Überflug seine Leistungsgrenze erreichen, ist eine Landung unmöglich, da für den Schwebeflug noch Leistungsreserven vorhanden sein müssen. Die hohe Außentemperatur von 16 Grad Celsius und die Höhe von 8540 Fuß – das macht bei einem QNH von 1020 eine Dichtehöhe von fast 10000 Fuß – verlangen dem Boxermotor einiges ab. Doch das EFIS gibt Entwarnung: Alle Werte – Drehzahl, Ladedruck, Öldruck und -temperatur, Airbox- und Zylinderkopftemperatur – liegen im grünen Bereich. Charly hat einen potenziellen Landeplatz im östlichen Bereich des Gletschers



erspäht. Mit einer Drehbewegung am Kollektiv erhöht er die Leistung auf 104 Prozent, bringt sich in Position und reduziert allmählich die Anfluggeschwindigkeit und die Höhe, bis er im Bodeneffekt schwebt und sanft aufsetzt.

Ganz zufrieden ist er mit seiner Wahl nicht. „Zu gefährlich“, murmelt er stirnrunzelnd und hebt wieder ab. Das Risiko von unter dem Schnee verborgenen Gletscherspalten ist nicht zu unterschätzen. Er kreist ein weiteres Mal über dem Schneefeld und entscheidet sich schließlich für eine Stelle weiter oben am Hang. Die Kufen sinken im Bruchharsch leicht ein und geben dem Heli sicheren Halt. Charly lässt den Motor noch einige Minuten im Leerlauf nachlaufen, damit er kontrolliert abkühlen kann und die Gleitlager ausreichend geschmiert werden. Als die Rotorblätter dann stoppen, klappt er die Haube vorsichtig nach vorne, nimmt einen tiefen Atemzug und lacht: „Die Landung auf einem Gletscher ist jedes Mal ein ganz besonderes Erlebnis!“

Lange ist es noch nicht her, dass vier goldene Streifen Charlys Schultern geziert haben, doch inzwischen hat er die schicke Uniform der Edelweiss Air gegen ein legeres, oranges

Hemd getauscht und geht damit Ton in Ton mit seinem CH-7. Wer ihm hier auf dem Glärnischfirn begegnet, ahnt wohl kaum, dass er den einstigen Kapitän einer A320/A330 und Geschäftsführer einer Airline vor sich hat. Der hat es sich zwischenzeitlich auf einem Stück Fels, das aus dem Gletscher ragt, bequem gemacht und lässt sich die Sonne ins Gesicht scheinen. „Auf den CH-7 Angel bin ich 1992 bei

einem Besuch in Oshkosh aufmerksam geworden“, beginnt er zu erzählen. „Die Technik und die Möglichkeiten, die einem dieser Helikopter bietet, haben mich fasziniert. Allerdings war mir der Antrieb, ein Zweizylinder-

Zweitaktmotor von Rotax, nicht ganz geheuer, und mindestens zwei Plätze sollte er schon haben, um später auch meine Kinder mitnehmen zu können.“ Charly beschloss, noch ein bisschen zu warten, und widmete sich zunächst dem Bau einer Kitfox.

„Als zur Jahrtausendwende der CH-7 Kompress Charlie mit dem 115 PS starken, turbogeladenen Rotax 914 UL vorgestellt wurde, wusste ich, dass die Zeit reif war.“ Er zögerte nicht lange und meldete sich bei der Helikopter-Flugschule in thurgauischen Sitterdorf als Flugschüler an. 2003 durfte er seine PPL(H)

Die Faszination der Berge: Wann immer es das Wetter erlaubt, ist Karl Kistler mit seinem CH-7 Kompress Charlie im Gebirge unterwegs.



entgegennehmen. Kurz danach flog er nach Turin, um sich ein eigenes Bild vom neuen Modell zu machen. Gemeinsam mit Luigi Barbero, dem Werkspiloten, der die Entwicklung des Kompress Charlie maßgeblich vorangetrieben hatte, startete Charly einen Demoflug – und verliebte sich sogleich in den schmucken Italiener. „Der Helikopter entsprach ganz meinen Vorstellungen. Was mir besonders gefiel, waren die Finessen im Detail: So ist beispielsweise der Gitterrohrrahmen mit Pressluft gefüllt und wird von einem Manometer überwacht, sodass Risse oder Brüche sofort bemerkt

werden. Das kennt man sonst nur von den Großen.“ 2006 fuhr er nach Turin, um den Bausatz seines CH-7 Kompress Charlie persönlich abzuholen.

„Wer so ein Projekt in Angriff nimmt, muss eine wichtige Regel beachten: Das Baulokal muss sich in Rufdistanz zur Küche befinden. Als Bauberater der Experimental Aviation of Switzerland (EAS) musste ich feststellen, dass bei den dreien der zehn Projekte, die in der Regel überhaupt fertig wurden, die Beziehung oftmals zerbrach.“ Das Ferienhaus war demnach strategisch clever gewählt: Während

seine Frau Christina die Ruhe in den Bündner Bergen genoss, konnte er sich voll und ganz auf sein Projekt konzentrieren. Zuerst ließ er den Rahmen des CH-7 in einem knalligen Orange lackieren und verschraubte ihn sorgfältig. Er besuchte ein Rotax-912/914-Maintenance-Seminar und modernisierte das schon in die Jahre gekommene Cockpit. „Das Flight-DEK-D180 von Dynon Avionics erschien mir geeignet, um alle relevanten Parameter – Daten der Motorüberwachung sowie Kurs-, Geschwindigkeit, Fluglage und -höhe – auf einen Blick erfassen zu können. Außerdem war es

mir wichtig, ein Kollisionswarngerät – in meinem Fall ein ECW100 von EDIATec – zu installieren, das mich auf anderen Verkehr, insbesondere aber auch auf Hindernisse im Luftraum, aufmerksam macht.“ Bei der Montage des rund 70 Kilogramm schweren Motors half die ganze Familie, und nur knapp drei Jahre nach Baubeginn konnte Charly schon den ersten Motorlauf durchführen. Parallel zu seinem Bau ließ er sich einen auf den 7,50 Meter langen und 300 Kilogramm schweren Helikopter zugeschnittenen Kastenwagen anfertigen, um auch am Boden mobil zu sein.

Im Februar 2010 folgte jedoch ein herber Rückschlag. „Als ich die Turbine Control Unit (TCU) überprüfte, fiel mir auf, dass der Motor überdreht worden war. Beim allerersten Motorlauf hatte ich die Drehzahl im EFIS falsch programmiert, was dazu führte, dass der Motor mit mehr als 6200 Umdrehungen pro Minute lief, ergo nun grundüberholt werden musste. Aus diesem Grund empfehle ich jedem, die Drehzahl beim Erstlauf zusätzlich am Laptop zu kontrollieren.“

Von diesem Missgeschick ließ sich Charly jedoch nicht entmutigen. Er machte sich mit noch mehr Sorgfalt an die Arbeit, bis das Bundesamt für Zivilluftfahrt Anfang November 2010 die Verkehrszulassung für den HB-YNB ausstellte. Am 20. November 2010 war es schließlich so weit, und Charly hob zum ersten Mal in seinem Charlie ab: „Nach fünf Jahren Bau-

zeit, mehrmaligem Überprüfen aller Systeme und Einstellungen sowie intensiver mentaler Vorbereitung zum ersten Mal den Kollektiv so weit zu ziehen, dass der Helikopter spürbar leichter wird, kurz darauf nur noch von den Grashalmen getragen wird und schließlich nur einen Meter über dem Boden schwebt, ist

ein unbeschreibliches Glücksgefühl!“ Zur selben Zeit ließ er sich auf die Robinson R44 einweisen und von Guido Brun zum Gebirgspiloten ausbilden. Er trainierte fleißig und optimierte seinen CH-7 mit einem neuen Alternator, einem Wasser-Öl-Wärmetauscher sowie einem CFK-Rotor.

„Eigentlich hatte ich die Monterosa Satteltale gedanklich schon gestrichen. An diesem Tag im Februar 2015

stand ich dann bei besten Bedingungen auf dem Alphubel und schaute wieder einmal zum Monte-Rosa-Massiv hoch. „Ich gehe mal rauf und schaue, wie sich das anfühlt“, dachte ich mir. Dort angekommen, stellte ich fest, dass eine Landung möglich sein sollte. Nach dem dritten Anflug stand ich nun mit meinem selbst gebauten Helikopter auf dem höchsten Gebirgslandeplatz der Schweiz“, erinnert sich Charly, und bei dem Gedanken strahlt er noch heute über das ganze Gesicht. „Die fliegerische Freiheit, die ich hier in der Schweiz habe, ist großartig“, schwärmt er. „Außenlandungen sind vielerorts zulässig. Ein paar Einschränkungen gibt es natürlich schon: So darf man

nur tagsüber und unterhalb von 1100 Meter seinen Landeplatz selbst aussuchen. Zur Mittagszeit sowie an Sonn- und Feiertagen sind Außenlandungen ebenfalls untersagt. Darüber hinaus muss man darauf achten, mindestens 100 Meter Abstand zu Gebäuden einzuhalten und Schutzgebiete zu meiden.“

Am liebsten aber fliegt Charly im Gebirge: „In den Bergen ist man auf sich gestellt, und jede Landung ist eine neue Herausforderung.“ In der Schweiz gibt es 42 ausgewiesene Gebirgslandeplätze, 17 davon sind nur mit dem Helikopter anfliegbar. Die Ausbildung aber hat

Klein, aber oho: Obwohl der CH-7 „nur“ mit Kolbenmotor unterwegs ist, schafft er es bis zu den höchsten Gipfeln der Alpen.



es in sich: Um die Bergflugberechtigung zu erlangen, muss der Pilot 200 Stunden Flugerfahrung, davon 100 als PIC, vorweisen können. Außerdem muss er unter Aufsicht eines Bergfluglehrers mindestens 250-mal, 50-mal zwischen November und März, auf zehn verschiedenen Gebirgslandeplätzen landen. Kostenpunkt: 10000 Franken. Doch das war und ist es Charly wert.

Im vergangenen März absolvierte er bei einem Ausflug in die Bündner Berge die 1000. Gebirgslandung – auf dem 3253 Meter hohen Corvatsch. Doch Charly fliegt nicht nur zum

Vergnügen, er tut auch Gutes damit. „Ich kenne die Hüttenwarte gut, also gehört es für mich zum Freundschaftsdienst, wenn ich im Winter in den abgeschiedenen Berghütten nach dem Rechten sehe“, erklärt er.

Charly steht auf und geht zurück zu seinem CH-7. Die Sonne steht schon merklich tiefer. Es ist Zeit für die Heimkehr, insbesondere da er auf dem Rückflug noch einen Zwischenstopp beim Restaurant „Luegeten“, das für seine hinreißende Aussicht über den Zürichsee bekannt ist, einlegen möchte. Er steigt in seinen CH-7, schließt die Haube, betätigt den Haupt-

schalter und dreht den Schlüssel im Schloss. Das Display leuchtet auf. Sorgfältig überprüft er jeden Punkt der elektronischen Checkliste, wartet geduldig, bis der Zeiger der Öltemperaturanzeige in den grünen Bereich wandert, erhöht die Leistung, zieht leicht am Kollektiv und schwebt davon. Das Schlagen des Rotors hallt an den Felswänden wieder, doch es dauert nur wenige Minuten, bis auf dem Glärnischfirn wieder tiefe Ruhe einkehrt – nur zwei längliche Abdrücke im Schnee weisen jetzt noch auf den Besuch des kleinen, orangenen Helikopters hin.



„DAS FLIEGEN IM GEBIRGE IST EINE HERAUSFORDERUNG, ZÄHLT ABER ZU DEN BESTEN ERFAHRUNGEN, DIE MAN ALS PILOT MACHEN KANN.“

