

Die neue Freiheit des Charly Kistler

AIRLINES Der ehemalige CEO und Chefpilot der Edelweiss setzt sich auch als Pensionär hohe Ziele.

Roland P. Poschung

Der Thurgauer Karl «Charly» Kistler (66) gehört zu den berühmtesten Piloten der Schweiz. Als CEO der Edelweiss Air führte er 500 Mitarbeitende und hat als Captain 19 300 Flugstunden absolviert. Seit April 2017 ist er im Ruhestand. Nun baut er sich sein drittes Flugzeug.

Ein unvergesslicher Moment: Captain Kistler sass konzentriert im Cockpit, sein letzter Landeanflug begann. Am 13. April 2017 landete der Airbus A330 von den Malediven kommend auf dem Airport Zürich. Ehefrau Christina durfte exklusiv mitfliegen, stolz blickte sie hinter ihrem Mann auf die Landebahn, wo Feuerwehrfahrzeuge zum feierlichen Abspritzen bereitstanden. Charly Kistler rückblickend: «Es war mir ein Wunsch, meine Gattin bei diesem letzten EDW-Flug dabei zu haben. Es sollte ein Dankeschön sein für die wertvolle 43-jährige Beziehung und Unterstützung, für die Erziehung der Kinder Oliver (39) und Marian (37) sowie für die Sorge um das intakte Familienleben.»

NACH EINER FEIER mit der Edelweiss-Besatzung und Freunden zog sich Kistler zurück. Ab von Beine hochlagern und faulenzen keine Spur. Kistler wusste schon früh, was er in seiner dritten Lebensphase anpacken wollte. Durch die Pensionierung galt es, zuerst das intensivere Zusammenleben mit der Ehefrau harmonisch zu gestalten. «Wichtig ist, dass wir uns gegenseitig Freiräume lassen. Schön ist, dass wir länger schlafen können und nicht mehr vom Flugplan abhängig sind. Zudem liegt ein Apéro bereits um 18 Uhr drin, wo wir in Ruhe den Tag



Die umfunktionierte Garage dient Charly Kistler als praktische RV12-Bausatz-Werkstatt. Das saubere Nieten macht ihm besonderen Spass und gibt Sicherheit.

Revue passieren lassen können und Neues absprechen», sagt Christina Kistler. Der «Hausmann» meint: «Ich geniesse mein Leben ohne Flugplan und Agenda, dabei habe ich Freiwilligenarbeit bewusst reduziert, um vermehrt Zeit für meine Frau, Kinder und Enkel zu haben.» Dabei vermisst er weniger das Pilotieren von Linienmaschinen, sondern vielmehr die Kontakte zu den Mitarbeitenden und den Passagieren.

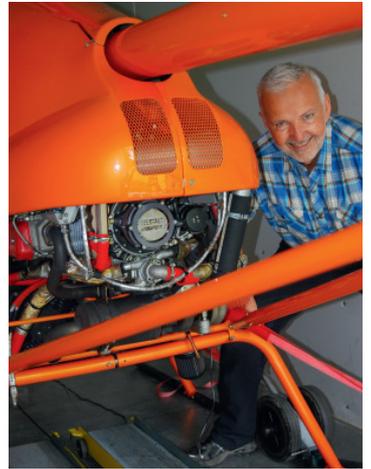
Bereits früh, noch zu seiner Aktivzeit bei Linienflügen und im Management, baute Kistler sich ein erstes Flächenflugzeug. Die zweiplätziges Kitfox3 von Denney, einer US-Firma, die für ihren Bausatz bekannt war, heute aber nicht mehr existiert, hatte einen 80-PS-Motor und konnte sich 150 Minuten in der Luft halten. Der Erstflug

war im Jahr 2000. Später baute Kistler einen Kleinhubschrauber, ein CH7-Modell vom italienischen Unternehmen Helisport, welcher maximal 150 Kilo Zuladung hat und mit vollem Tank 140 Minuten in der Luft sein kann. Dieser Erstflug war im 2010. Um Platz für sein nächstes «Baby» zu schaffen, verkaufte der Pilot die Kitfox3.

MIT DEM ÄLTERWERDEN und seiner Pensionierung hat sich Kistler früh auseinandergesetzt: «Schon neben dem Job waren mir Hobbies als Ausgleich und als Motivation zum angespannten Berufsleben wichtig. Mit der Informatik und dem Flugzeugbau habe ich mich intensiv befasst und wurde dadurch Bau- und Testflugberater sowie Koordinator für Helikopter bei der Experimental Aviation of Switzerland (EAS). Dadurch halte ich Kontakt zu Gleichgesinnten und bin stets auf dem neusten technischen Stand.»

Das Älterwerden ist für Kistler Tatsache und eine Gerechtigkeit für alle: «Jedes Jahr werden wir ein Jahr älter und für uns alle wird eines Tages Schluss sein. Es ist nicht wichtig, was wir haben, sondern, was wir tun. Glücklich sein können wir nur im Augenblick. Wir sollten darum jeden Tag geniessen und nur das machen, was uns und anderen Freude bereitet.»

Vor wenigen Monaten nun wurde eine grosse Paketladung aus den USA nach Fehraltorf geliefert, wo Kistler mit seiner Frau Christina und Hündin Ivy wohnt. In der umfunktionierten Garage war alles für den Bausatz des zweiplätziges Flächenflugzeugs RV12 von Van's Aircraft vorbereitet. «Diese Maschine wird einst 100 PS liefern und



Umsichtiger Pilot: technische Kontrolle am Motor des Hubschraubermodells CH7

eine Flugzeit von fünf Stunden haben», so Kistler. Er möchte damit in Europa herumfliegen. Praktisch in jeder freien Minute sieht man Kistler gegenwärtig bei der Arbeit. Der Bausatz umfasst ein Regiebuch, in welchem die Elemente Schritt für Schritt markiert und num-

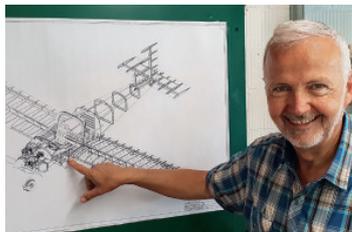
«Es ist nicht wichtig, was wir haben, sondern, was wir tun»

meriert sind. Schon nach wenigen Wochen waren erste Verbindungsteile fertiggestellt.

TROTZDEM LÄSST ES SICH Kistler nicht nehmen, die Natur mit dem Heli CH7 aus der Vogelperspektive zu bestaunen. In einem Transporter ist der Helikopter verstaut und transportfähig. Wenige Kilometer von seinem Wohnort entfernt befindet sich der Flugplatz Speck, von wo er starten und landen kann.

«Es ist für mich ein Privileg, dass ich gesund bin, mich meinem wöchentlichen Powerwalking widmen und noch immer fliegen sowie die 42 Schweizer Gebirgslandeplätze auskundschaften darf», sagt der Pensionär. Einige der Helikopterflüge hält er auf seiner Homepage kistleronline.ch mit Fotos und Kommentaren fest und teilt sie mit seinen Followern. Nächstens will er ein Schiebefenster im CH7 einbauen, um Spiegelungen beim Fotografieren zu vermeiden. Typisch Kistler: Ein Mann mit Hang zur Perfektion.

Karl Kistler: eine steile Karriere



Kistlers Karriere nahm ihren Anfang im Modellflugzeugbau. Er lernte Elektromonteur und fand Freude am Fallschirmspringen. 1972 absolvierte er die Fallschirmgrenadier-Rekrutenschule in Losone und erwarb die Pilotenlizenz auf Sportflugzeugen. 1978 wurde er Fluglehrer und begann die Ausbildung zum Berufspiloten. Später wurde er bei Crossair Captain, Instruktor und Prüfungsexperte beim BAZL. Im Auf-

trag der Balair engagierte sich Kistler in Jerusalem und war für die UN im Einsatz: «Mit einer Fokker 27 ohne GPS musste man alle 14 Tage die UNO-Beobachter im Sinai ersetzen. Im Gegenlicht über der Wüste zu fliegen, war nicht einfach, geschweige denn den Flugplatz zu finden. Man musste erst einen Überflug machen, um sicher zu sein, dass sich auf der Landebahn kein Kamel befindet.» Von 1996 bis 2001 wirkte Kistler beim Aufbau der Edelweiss mit: Er wurde Chefpilot, COO und Instruktor. Ab 2002 bis August 2014 amtierte er als CEO. Im April 2017 wurde er pensioniert.

Ropo