Bild: zvg

Die Klemm 35 HB-UBK mit ihrer attraktiven Bemalung war ein gern gesehener Gast an Flugtagen. | Le Klemm 35 HB-UBK, avec sa peinture attrayante, était un invité apprécié des journées de vol.

Historische Rarität bald wieder in der Luft

In halb Europa war die Klemm 35 HB-UBK schon zu Hause. Gebaut in Deutschland, kam sie nach Schweden, wieder zurück nach Deutschland und in die Schweiz. Bei einer Notlandung in England 2016 schwer beschädigt, wird sie nun im appenzellischen Teufen wieder aufgebaut.

Autor: **Felix Meier**

Der 1885 in Stuttgart geborene Hanns Klemm kam 1917 mit dem Flugzeugbau in Kontakt. Von Claude Dornier wurde er als Leiter der Versuchsabteilung der Luftschiffbau Zeppelin GmbH Friedrichshafen in Seemoos angestellt. Dort lernte er den Flugzeugbau mit dem Baustoff Metall kennen. Ab 1918 war er als leitender Konstrukteur beim Daimler-Flugzeugbau in Sindelfingen tätig, wo er mit Holz als Baustoff in Berührung kam. Dort entstand die Vorstellung, ein Leichtflugzeug aus Holz zu konstruieren, von hoher Festigkeit, bei geringem Gewicht und einfach zu verarbeiten. Klemms Erstling, die Daimler L15, wurde von einem 7,5 PS starken Indian-Motorradmotor angetrieben, später von einem 12-PS-Harley-Davidson-Motor. Die L15 nahm mit Schwimmern versehen 1924 an der «Bodensee Flugwoche» teil.

Eine eigene Flugzeugfabrik

1926 machte sich der Bauingenieur Dr. Hanns Klemm als Flugzeugbauer selbstständig und siedelte seine Fabrik 1927 in Böblingen an. Wer als Sportpilot abheben wollte, kam in den 1920er-Jahren an einer Klemm-Maschine nicht vorbei. Elly Beinhorn, Liesel Bach, Wolf Hirth oder Karl Schwabe – sie alle sassen in Klemm-Modellen. Die Erfolgskurve zeigte steil nach oben, nachdem der schwäbische Tüftler 1919 das erste Leichtbauflugzeug der Welt entwickelte, die Daimler-Klemm L 15.

Jeder sollte fliegen können, Anschaffung, Betrieb und Unterhalt eines Flugzeugs sollten kein Luxus sein. Diese Vision trieb Hanns Klemm zu immer neuen Varianten seines erfolgreichen Prototyps. 1923 konstruierte er einen Tiefdecker, baute Schulungsflieger, Kabinen- und Wasserflugzeuge. Das Unternehmen wuchs ständig. 1928 folgte eine Niederlassung im amerikanischen New Jersey, 1932 eine in London.

Hanns Klemm ruhte sich nicht auf seinen Lorbeeren aus, sondern brütete ständig über Verbesserungen und neuen Erfindungen. So entwickelte er 1936 den nach ihm benannten Leim, der noch heute im Flugzeugbau verwendet wird. Ausserdem ersann er die Halbschalen-Bauweise für die Serienproduktion.

Werner Ammann mit Sohn vor dem reparierten Rumpf im Bücker-Museum Teufen/AR. | Werner Amman avec son fils devant le fuselage réparé, au musée Bücker de Teufen/AR.

Um einen Holzflügel wieder instand zu stellen, braucht es Fachkenntnisse. Josef Griener und sein Team der Fa. Bitz in Augsburg haben zwei komplett neue Flügel aufgebaut. | Il faut des connaissances spécialisées pour réparer une aile en bois. Josef Griener et son équipe de l'entreprise Bitz à Augsburg ont reconstruit deux ailes complètement à neuf.

Flugzeugschweisser Johann Keller bei der Reparatur der Rumpfstruktur. Die Reparatur wurde im Autogenverfahren ausgeführt; ein Handwerk, das heute nur noch wenige beherrschen. | Johann Keller, soudeur d'avion, lors de la réparation de la structure du fuselage. La réparation fut effectuée selon la méthode autogène. Un art que peu de gens maîtrisent encore aujourd'hui.

Bilder: zvg

Sein Unternehmen wuchs zum grössten Arbeitgeber der Stadt Böblingen: Rund 800 Mitarbeiter verdienten dort 1939 ihren Lebensunterhalt.

Die Werknummer 1918

1939/1940 in Böblingen gebaut, wurde die Klemm 35 D mit der Werknummer 1918 als Schulflugzeug für die Grundschulung nach Schweden geliefert. Deutschland verlangte damals von Schweden Stahl zum Bau von Kriegsgeräten. Als Gegenleistung erhielt Schweden 57 Klemm-Flugzeuge vom Typ 35 D, darunter auch die Nummer 1918. So überlebte die Maschine als eine der wenigen den Zweiten Weltkrieg. 1955, als die Deutschen wieder fliegen durften, kam sie als D-EJUL zum Düsseldorfer Aero Club. 1960 nahm sie an der ersten Kunstflugweltmeisterschaft in Münster teil.

Liebe auf den ersten Blick

Der damals 24-jährige Werner Ammann aus Wolfhalden war zu jener Zeit als Pilot in Baden-Baden tätig. Das Flugzeug D-EJUL stand verlassen in einem Hangar und war in einem schlechten Zustand. Trotzdem erwarb Ammann es zusammen mit einem Freund. Doch für eine Zulassung beim Schweizer Luftamt musste er eine Revision vornehmen. In einem Schreiben ans L+A vom 23. April 1973 beantragte er die Zulassung: «Als gelernter Flugzeugmechaniker werde ich bestrebt sein, das Flugzeug in einen anständigen Zustand zu bringen, dass selbst das Eidg. Luftamt an einem jahrgangsmässig alten Flugzeug Freude haben kann.»

Nach vielen glücklichen Arbeitsstunden in der Ammann'schen Garage in Wolfhalden – Werners Mutter musste dafür ihr Auto aushangarieren – fand 1973 der Erstflug ab dem Flugplatz Altenrhein statt.Dort gewährte ihm der damalige Flugplatz-Direktor Ernst «Aschi» Zeller grosszügig Gastrecht. Später fand die nunmehr wunderschön aufgebaute und mit HB-UBK immatrikulierte Klemm einen Platz am Flugplatz Lommis.

Beim Hanns-Klemm-Gedächtnistag 1975 in Eutingen bei Stuttgart schlugen Hagelkörner 21 Löcher ins Flugzeug. Ammann überflog den notdürftig reparierten Oldtimer nach Altenrhein. 1980 fertigte er wegen Materialermüdung der Alu-Motorhaube wieder eine solche aus Aluminium, obwohl eine aus GFK viel einfacher zu bewerkstelligen gewesen wäre. Werner Ammann gewann an Flugtagen mehrere Pokale und wurde 1983 Sieger in der Originalitäts-Wertung am

Bild: zvg

Das Cockpit der Klemm ist weitgehend mit den Originalinstrumenten ausgerüstet. | Le cockpit du Klemm est en grande partie équipé d'instruments d'origine.

2. Internationalen Oldtimersternflug in Schaffhausen. Am liebsten waren dem Profi- und zwischenzeitlich Airliner-Piloten Langstreckenflüge, ohne Dach, Vergaserheizung, Anlasser, einzig mit der Landkarte in der Hand, wie zum Beispiel ein Flug ans Nordkap.

Ein schlechter Tag

Am 16. Juli 2016 befand sich Ammann mit seinem Sohn auf dem Flug nach Old Warden, England. Unvermittelt stellte er eine Motorstörung fest und innerhalb kurzer Zeit verwandelte sich die Klemm 35 in ein Segelflugzeug. Eine Notlandung war unvermeidbar und das Gelände alles andere als ideal. Für die Landung im Kornfeld standen einige Bäume im Weg, denen er im letzten Moment noch ausweichen musste, was mit einer unsanften Bruchlandung endete. Hauptsache war, dass sein Sohn ohne Kratzer ausgestiegen ist. Das Seitentürchen rechts war jedoch härter als die Gesichtsknochen des Piloten. Anatomische Sollbruchstellen in Werner Ammanns Kopf hatten aber ihre Aufgabe erfüllt und Chirurgen konnten sein Gesicht erfolgreich «instandstellen». Nur, was wirklich schmerzte, war seine lädierte HB-UBK, «ein Teil meines Lebens». Der Rumpf war im Frontbereich stark gestaucht und der rechte Flügel war gebrochen. Bei der Bergung waren die englischen Feuerwehrleute wenig sorgfältig mit dem alten Vogel umgegangen: Den Benzintank hatten sie mit der Spitzhacke geleert.

Für Werner Ammann war klar, dass sein Kulturgut erhalten werden muss, eine der ganz wenigen überlebenden Klemm 35 D.

Repatriierung und Wiederaufbau

Auf einem Lastwagen verladen, wurde das «Unfallopfer» nach Augsburg zur für Flugzeug-Reparaturen bekannten Firma Bitz GmbH gebracht. Josef Griener hat mit seinem Team den Flügel komplett neu aufgebaut, die Leitwerke repariert, die Rumpfstruktur und das ganze Fahrwerk wieder hergestellt und eine neue Cowling aus Alu geformt. Bei Albert Zeller, mit welchem Werner Ammann über die Oldtimer-Fliegerei seit vielen Jahren verbunden war, fand er Unterstützung für den Wiederaufbau.

Alle reparierten Teile der HB-UBK wurden 2018 von Augsburg nach Teufen/AR in die Werkstatt des Bücker-Museums repatriiert. Dort wird der Oldtimer originalgetreu in flugfähigen Zustand gebracht. Ein grundüberholter Motor Hirth HM504 mit 105 PS ist bereit, ebenso sind alle Leitwerke eingetucht und lackiert, das Fahrwerk hat neue Bremsen und das Instrumentenbrett ist mit überholten Instrumenten bestückt. Im Moment steht der Einbau von Avionik an, ohne welche heute auch ein solcher Oldtimer nicht mehr zu betreiben ist.

Die neu aufgebauten Holzflügel sind ein Schmuckstück im Museum und werden erst zum Schluss wieder mit original Baumwollstoff eingetucht. Den Abschluss bilden dann der Einbau des Motors und der Cowling und die Endlackierung. Albert Zeller hofft, die in der Schweiz einzige und unverändert immatrikulierte HB-UBK Klemm 35 bis Ende 2024 wieder in die Luft bringen zu können. ‹

Der Rumpf der Klemm 35 ist wieder eingetucht, die endgültige Farbgebung fehlt noch. | Le fuselage du Klemm 35 est à nouveau entoilé, la couleur définitive fait encore défaut.

Bild: zvg

Erstabsprung führte das Leben in eine ganz neue Richtung

In jungen Jahren konnte sich Thomas Rappo nicht einmal vorstellen, in ein Flugzeug zu steigen, geschweige denn ein solches in luftiger Höhe mit einem Fallschirm am Rücken wieder zu verlassen. Heute ist er Chef Fachbereich Fallschirm im Fachdienst Fallschirm bei der Schweizer Luftwaffe und Chef Para Operationen bei SPHAIR. Wie er seine Berufung fand, erzählt er in diesem Interview.

Interview: Felix Meier

AeroRevue: *Welches ist Ihre Funktion innerhalb von SPHAIR?*

Thomas Rappo: Nebst meiner Funktion als Chef Fachbereich Fallschirm im Fachdienst Fallschirm der Schweizer Luftwaffe bin ich Mitglied der Geschäftsleitung SPHAIR, genauer gesagt Chef Para Operationen (CPO) SPHAIR.

Wie sind Sie zu Ihrem Posten als CPO von SPHAIR gekommen?

1993, als ich schon ein paar Jahre im Fallschirmaufklärer-Lehrgang als Fachinstruktor tätig war, übergab mir Adj Uof Ueli Brand, ein ehemaliger Fachinstruktor im Fsch Aufkl-Lehrgang, seine Nebenaufgabe als Sachbearbeiter FVS *(Anm. d. Red.: urspr. Bezeichnung für Fliegerische Vorschulung)*. Ich war damals für die Sportprüfung am Screening zuständig, erstellte die Unterlagen für die Selektionsrapporte, schrieb Listen mit den Auswertungen aus den Kursen und beantwortete Fragen der Kandidaten. Um mir die wiederkehrenden administrativen Arbeiten zu erleichtern, kaufte ich mir einen Computer und einen Drucker, denn das stand uns in der Armee damals noch nicht zur Verfügung. Mit dem Wechsel von FVS zu SPHAIR wurde ich offiziell im Nebenamt zum CPO ernannt. Nun war ich als Sachbearbeiter und CPO SPHAIR für alles zuständig. In den Jahren von 2008 bis 2018 erhielt ich Unterstützung von Donat Curti, ein passionierter Fallschirmspringer und Chef-Experte von Swiss Skydive. Nach seiner Pensionierung hat der AeCS einen Teil dieser Arbeiten übernommen.

Wie kamen Sie ursprünglich zum Fallschirmspringen?

Ich hätte mir als Jugendlicher nie vorstellen können, je einmal aus einem Flugzeug zu springen – auch Fliegen war kein Thema für mich. Während meiner Ausbildung zum Berufsunteroffizier an der ZIS (Zentrale Instruktoren-Schule) kamen Klassenkameraden von mir auf die Idee, das Fallschirmspringen zu versuchen. Von den anfänglich Begeisterten meiner Klassenkameraden blieben bei der Umsetzung nur noch zwei übrig: der Initiant und ich. Ich hielt glücklicherweise an meiner Entscheidung fest, denn es sollte mein Türöffner für ganz neue Aufgaben und den Schritt in die Aviatik werden. Meinen Erstabsprung erlebte ich 1986, 700 m über dem Flugplatz Locarno, mit einem Rundkappenschirm und Reissleine.

Wie erlebten Sie diesen ersten Absprung?

Schon der Steigflug war für mich ein grosses Erlebnis. Dann aber noch aus dem Flugzeug zu springen, war der Höhepunkt. Ich wusste nach dem ersten Sprung, dass ich das auch beherrschen will. So absolvierte ich im darauffolgenden Jahr meine Ausbildung im Para Centro Locarno.

Wie ging es dann weiter?

Meine Begeisterung war gross. So gross, dass dies auch die Verantwortlichen auf dem Militärgelände auf dem Flugplatz Locarno mitbekamen. Ich wurde angefragt, ob ich mir vorstellen könnte, in Zukunft die Fallschirmausbildung in der Armee als eine meiner Aufgaben zu betreuen. Ich habe zugesagt und so nahm mein Weg eine ganz neue Richtung. Aus dem einen Sprung wurden rund 3000 Absprünge. Sprünge aus bis zu 9000 m ü. M. mit Sauerstoffausrüstung, Gepäcksprünge bei Nacht ins Gebirge und Tiefabsprünge bei minimaler Anflughöhe von 100 m über Grund. Nebenbei gehörte ich an den Wochenenden noch eine Zeitlang einem Vierer-RW-Team *(Anm. d. Red.: Relative Work oder früher Relativspringen, Formationsspringen)* an oder stand als Tandem-Instruktor im Einsatz.

Welches sind Ihre Aufgaben als CPO von SPHAIR?

Meine Aufgabe ist es die Ausbildung, Selektion und Weiterentwicklung des Bereichs Fallschirm bei SPHAIR zu steuern. Dazu gehört die Zusammenarbeit mit sechs ausgewählten Fallschirmschulen von Swiss Skydive, welche nach den Vorgaben von SPHAIR die Ausbildung und Beurteilung der Kandidaten vornehmen. Damit die Kandidaten, aber auch die SPHAIR-Schulen eine möglichst genaue Beurteilung ihrer Leistung erhalten, stehen mir 13 Inspektoren im Teilzeitpensum zur Verfügung. Es sind Miliz- und Profi-Fallschirmaufklärer, welche jeweils zweimal pro Kurs an einem Tag eine Inspektion durchführen. Die Auswertung mit den Korrekturen und Neuerungen wird jährlich durch mich an einem Seminar präsentiert.

Bei der Durchführung der sechs Screening-Tage im Jahr unterstützen mich jeweils sechs bis acht Mann der Fsch Aufkl Kp 17 sowie ein Berufsmilitär (BM) aus dem Fachdienst Fallschirm. Eine weitere Aufgabe besteht in der Organisation und Durchführung der Selektionsrapporte der jeweiligen Stufe. Für Teile der administrativen Bereiche steht mir ein Mitarbeiter des AeCS zur Seite. An öffentlichen Fallschirm-Demos und Stand-Auftritten werde ich ebenfalls aus dem Fachdienst Fallschirm und von Angehörigen der Fsch Aufkl Kp 17 unterstützt. Dank der Mitarbeit aller Beteiligten kann SPHAIR professionell, unerschrocken und leidenschaftlich den Nachwuchs für die nächste Generation Fallschirmaufklärer finden.

Zur Person

Hauptadjutant Thomas Rappo ist 1963 geboren, verheiratet und Vater von drei erwachsenen Kindern. Der gelernte Gärtner absolvierte 1986 die Ausbildung zum Berufsunteroffizier an der ZIS (Zentrale Instruktoren-Schule/heute BUSA Berufsunteroffiziersschule). Als Berufsmilitär war er in der Fachausbildung der Panzergrenadier-Besatzungen in Thun tätig. 1988 durchlief er die Ausbildung zum Fallschirmaufklärer; im Anschluss bildete er sich in diesem Fachbereich sowie im Bereich der Führung und Beurteilung weiter. Rappo amtete während zehn Jahren als Schiedsrichter an nationalen Fallschirmwettkämpfen und an Europa- und Weltmeisterschaften der Militärwettkämpfe CISM. Rappo ist die Freude an Bewegung gegeben; er hält sich mit Judo, Skifahren, Velofahren und Laufen fit. Seine Freizeit verbringt er am liebsten mit seiner Familie, fährt Motorrad, singt im Corale Verzaschese und versucht immer wieder einmal das Tanzen zu lernen. Eines seiner Hobbys, das Fallschirmspringen, hat er sich zum Beruf gemacht und dabei noch viel Spannendes dazugelernt.

Bild: zvg

Wie viele SPHAIR-Kandidaten haben Sie insgesamt schon betreut?

In den 16 Jahren, die ich als CPO SPHAIR tätig bin, haben rund 3500 Kandidaten an einem Screening, rund 1500 Kandidaten an einem SPHAIR-Kurs 1 und etwa 1000 Kandidaten an einem SPHAIR-Kurs 2 teilgenommen. Insgesamt konnten wir mit SPHAIR rund 560 Kandidaten für eine Rekrutenschule empfehlen. In meiner Funktion sah ich natürlich nicht alle Kandidaten. Mir sind vor allem ihre Resultate und Qualifikationen bekannt. Persönlich sehe ich sie erst im Fsch Aufkl-Lehrgang, wenn sie während den Sprungphasen bei uns im Fachdienst Fallschirm ausgebildet werden.

Was empfehlen Sie potenziellen Fallschirmaufklärern?

Der Weg zum Fallschirmaufklärer führt über SPHAIR. Um diese Ziele zu erreichen, braucht es nebst Interesse, Begeisterung, Talent und Einsatz auch Durchhaltewillen. Es ist wie überall im Leben: Nur wer wirklich auf sein Ziel hinarbeitet, hat die Chance, es auch zu erreichen. Darum rate ich jedem Interessierten: «Entscheide dich und bleib dran! Denn das, was du alles auf dem Weg zum Fallschirmaufklärer lernst, wird dir als grosse Erfahrung in deinem Leben erhalten bleiben.»

Was motiviert Sie, mit der Jugend zusammenzuarbeiten?

Es immer wieder toll festzustellen, dass es auch heute noch Jugendliche gibt, welche bereit sind, mehr zu leisten als andere. Es beginnt mit der Vorbereitung auf das Screening, dem Einsatz in den SPHAIR-Kursen, aber auch mit der Bereitschaft, sich der Selektion zu stellen.

Welches ist Ihr eindrücklichstes SPHAIR-Erlebnis?

Ein besonderes Highlight war für mich die Realisierung des Werbefilms «Touch the Limits», welcher im Dezember 2015 Premiere hatte. Als erste in der Armee haben wir, ganz nach dem Motto von SPHAIR, unerschrocken, professionell und leidenschaftlich, eine Produktion im Kinoformat verwirklicht, welche den Nerv der Zeit getroffen hat. Bis heute wurde der Film, der in fünf Sprachen übersetzt wurde, in den entsprechenden Medien weit über 1,5 Mio. Mal angeklickt. Sogar internationale Fachjurys zeigten sich angetan. Der Film wurde 2016 zuerst am WorldMediaFestival in Hamburg mit Gold ausgezeichnet. Später erhielt er am US-International Film & Video Festival in Los Angeles eine Gold Camera-Statuette in der Kategorie Professional Development & Continuing Education Medium. Was mich dabei aber am meisten freut ist, dass wir in nur 11 Minuten die wichtigsten Aussagen zur Laufbahn eines Fallschirmaufklärers in passenden Bildern treffend zusammenfassen konnten.

Was wünschen Sie sich für SPHAIR?

Dass es diese Organisation noch lange gibt, da es für Interessierte der beste Weg ist, um Fallschirmaufklärer oder Pilot zu werden. Weil SPHAIR den interessierten Schweizerinnen und Schweizern, egal aus welchen finanziellen Verhältnissen sie stammen, kostengünstig die Abklärung anbietet, da der Bund die Hauptlast trägt. ‹

Herzlichen Dank für dieses Gespräch, Thomas Rappo.

Ohne Flugplätze kein Luftverkehr

Verband Schweizer Flugplätze VSF Jahresversammlung am Gstaad Airport am 16. Mai

Vertreter von 18 Flugplätzen, zahlreiche assoziierte Mitglieder und Gäste applaudierten im neuen Hangar 1 des Berner Oberländer Regionalflugplatzes Saanen-Gstaad der erfolgreichen Entwicklung des Verbandes Schweizer Flugplätze. Fliegen ist ein Grundbedürfnis der Mobilität. Und Mobilität ein elementarer Wertschöpfungsfaktor. Immer neue Vorschriften und Auflagen setzen der Luftfahrtbranche zu. Durch die weitergehend internationalisierte Auflagen- und Regulationsflut steigen die Kosten: Der Betrieb und die Entwicklung mittlerer und kleinerer Flugplatzanlagen werden massiv erschwert – bis an die existenzielle Grenze. Der Verband Schweizer Flugplätze (VSF) engagiert sich professionell für eine förderliche Entwicklung, denn: ohne Flugplätze kein Luftverkehr. Warum die Schweiz die Flugplätze, die General und die Business Aviation braucht, steht im Leitbild dieses am 25. April 1981 in Birr-Lupfig gegründeten, aktiven Verbandes. Die drei aviatischen Verbände «Verband Schweizer Flugplätze VSF», die «Aircraft Owners and Pilots Association AOPA» sowie der «Aero-Club der Schweiz AeCS» setzen sich dafür ein, dass die General und die Business Aviation in der Bevölkerung und in der Politik ihrer wahren Bedeutung entsprechend wahrgenommen wird.

Das Interesse und die Mitwirkung daran manifestierten die 95 Teilnehmer, angereist bei strahlendem Frühlingswetter im Flugzeug, im Auto oder per Bahn. Verbandspräsident Dr. Jürg Marx begrüsste insbesondere Walter Egger, den Verwaltungsratspräsidenten der Flugplatzgenossenschaft Gstaad-Saanenland (FGGS), und den einheimischen Nationalrat Erich von Siebenthal.

Dr. Jürg Marx, Präsident VSF. | Jürg Marx, président ASA.

Jorge Pardo, Geschäftsführer VSF. | Jorge Pardo, directeur ASA.

Bild: Felix Meier

95 Teilnehmer fanden den Weg an die Jahresversammlung des VSF auf den Gstaad Airport. | 95 participants ont trouvé le chemin de l'Assemblée générale de l'ASA au Gstaad Airport.

Ein erfolgreiches Jahr 2018

Über fünf im vergangenen Jahr weiter entwickelte Dossiers orientierte der kompetente und engagierte Geschäftsführer Jorge Pardo: Der Einsatz des VSF mit zahlreichen direkten Mandanten zugunsten der Mitglieder, das Projekt AVISTRAT (Luftraum- und Aviatikinfrastruktur-Strategie Schweiz), die Finanzierung der Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen, Lobbying und Information zu deren Bedeutung sowie die Zusammenarbeit mit Partnern und Stakeholdern, insbesondere mit dem AeCS und der Luftwaffe, im Gesamtsystem Luftfahrt Schweiz. National und international wird die Entwicklung der Flugplätze beobachtet und verfolgt. Daraus resultieren Stellungnahmen zu Regulationsprojekten, welche in der Aerosuisse, der PGL (Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt), dem GASCO (General Aviation Steering Committee Switzerland) und bei Skyguide eingebracht werden. Einen besonderen Stellenwert für den VSF hat die Luftraumgestaltung. Dazu hat der Verband vor wenigen Tagen eine Vision entwickelt. Diese basiert auf einer Arbeit des VSF über die Zukunft der Flugsicherung auf Flugplätzen, welche im November 2018 abgeschlossen worden ist. In einer Informations-Kampagne werden Factsheets publiziert. Zur Erreichung aller Ziele stehen dem Verband, wie Jürg Marx mit Freude verkünden konnte, die wichtigen finanziellen Mittel zur Verfügung. Diese konnten im vergangenen Jahr erfreulich gesteigert werden. Der Abschluss 2018 verzeichnete ein Ergebnis von rund 15 000 Franken und weist ein Eigenkapital von rund 175 000 Franken aus.

Vielversprechender Ausblick

Nach dem Rücktritt von Dr. Matthias Gantenbein wird, vorerst als Observer, der nunmehr pensionierte BAZL-Mitarbeiter Peter Tschümperlin zur Wahl in den Vorstand im kommenden Jahr vorgeschlagen. Mit Applaus wurden die bisherigen Vorstandsmitglieder wiedergewählt. Und unter Akklamation dankte AeCS-Generalsekretär Yves Burkhardt dem VSF für die geschätzte und fruchtbare Zusammenarbeit. **Felix Meier**

Alpine Symbiose

Zwei Disziplinen, eine Sportart: Para-Ski. Fallschirmspringen und Skifahren sind zwei olympische Sportarten, welche jede für sich hohe Ansprüche an die Athleten stellen. In ihrer Kombination sind sie quasi eine alpine Symbiose. Sie verkörpern die Harmonie von Himmel und Erde, von Luft und Wasser, von Präzision und Konzentration sowie von Geschwindigkeit und Beweglichkeit. 13 Teams mit Athleten aus sechs Nationen kämpften am letzten Januar-Wochenende in der Region Surselva um Weltcup- und Schweizermeistertitel.

Text: Felix Meier

Blauer Himmel und knietiefer Pulverschnee waren die idealen Bedingungen für einen Wettkampf, der seit nunmehr 55 Jahren wechselweise in den Alpenländern ausgetragen wird. Nach der ersten Meisterschaft 1963 und dem ersten Weltcup 1973 in Flims war jetzt Disentis der Austragungsort der Para-Ski-Schweizermeisterschaft und gleichzeitig des ersten Weltcups der Serie 2019. Nach 14 Jahren erlebte die von vielen totgesagte Disziplin Para-Ski nun ein helvetisches Revival. Zu verdanken ist dies einerseits dem initiativen ehemaligen Weltmeister Thomas Saurer aus Sigriswil, andererseits dem Verband Swiss Skydive. Dessen tatkräftiger Präsident René van den Berg, selbst auch Fallschirmgrenadier, amtierte als Schiedsrichter im internationalen Gremium. Unterstützt wurde das OK von den Gemeinden Disentis und Tujetsch sowie den Bergbahnen Disentis 3000/Catrina Resort, der Schneesportschule und dem Ski-Club. Diese sorgten mit zahlreichen Helfern als Torrichter für eine tadellose Riesenslalom-Rennstrecke nach FIS-Normen.

Am Fallschirm bei minus 10 Grad

Gestartet wurde der Wettkampf am Freitagmorgen mit der Disziplin Fallschirmspringen aus einem Helikopter AS350 der Heli Austria, pilotiert vom Einheimischen Marcus Levy. An einem Steilhang neben dem Catrina Resort und in unmittelbarer Nähe der Seilbahnstation wurde die Zielmatte mit dem 2-cm-Dead-Center fixiert. Das Reglement schreibt vor, dass der Hang eine Neigung zwischen 25 und 35 Grad aufweisen muss. Gemessen werden Abweichungen vom ersten Berührungspunkt des Springers bei der Landung bis maximal 50 Zentimeter. Die Bündner Luft auf rund 1300 m ü. M., eine Temperatur weit unter null Grad und leicht wechselnde Winde schufen anspruchsvolle Voraussetzungen für die teilnehmenden 13 Teams mit acht Damen und 42 Herren. Zwölfmal mussten die Schiedsrichter einen Wiederholungssprung gewähren, blieb doch die Anzeige der Zielmatte jeweils unerklärlich schwarz. Doch um 16 Uhr trompetete die elektronische Zielanlage den ersten Nuller ins Tal. Die früh untergehende Sonne und eine zunehmend eisige Temperatur veranlassten den erfahrenen Wettkampfleiter und Fallschirmgrenadier-Offizier Hannes Schneeberger zum Unterbruch nach drei gewerteten Durchgängen.

Im stiebenden Pulverschnee

Im Sonnenlicht des Samstagmorgens transportierten die Bergbahnen Wettkämpfer und OK zur Lai Alv auf 2500 Meter. In Zeiten unter und über einer Minute bewältigten die Damen zuerst, die Herren hinterher die FIS-Rennstrecke. Nach den beiden reglementierten

Bilder: Andi Duff

Bild links: Kevin Bänziger vom Team Schweiz 2 bei seiner Landung.

Diese Seite: Christina Franz im steilen ersten Streckenteil des Riesenslaloms.

und elektronisch gemessenen Durchgängen setzten sich die österreichischen Ski-Profis erwartungsgemäss an die Spitze, bedrängt von OK-Präsident Thomas Saurer auf dem vierten Rang und der Schweizerin Mirjam Lutz auf dem dritten Platz bei den Damen. Nach einem unglücklichen Sturz im zweiten Lauf verlor der Schweizer Snowboarder Lukas Wehren nicht nur Zeit, sondern zog sich auch eine schmerzhafte Schulterverletzung zu.

Dass Mitmachen wichtiger ist als Siegen, bewiesen einige Damen und Herren, allen voran der Österreicher Konrad Heinz mit 76 Jahren. Die vorgerückte Nachmittagszeit liess es nicht zu, weitere Fallschirm-Durchgänge zu starten. Aufgrund der sich für Sonntag abzeichnenden verschlechternden Wetterverhältnisse entschied der Pilot, seinen Heli frühzeitig zum schützenden Hangar zurückzufliegen. Das gemeinsame Nachtessen mit Rangverkündigung am Samstagabend in der Bergstation Caischavedra beendete erfolgreich den ersten Para-Ski-Weltcup 2019 und die gleichzeitige Schweizermeisterschaft in einer Serie von drei Wettkämpfen, bevor zur Weltmeisterschaft Ende Februar in der Tschechischen Republik aufgebrochen wird. ‹

Bilder: Andi Duff

Ein tschechischer Springer bei der Landung.

Das Podest der Master-Kategorie: 2. Anton Gruber (AUT), 1. Reinhold Haibel (GER), 3. Thomas Saurer (SUI).

Das Podest der Frauen: 2. Julia Schlosser (AUT), 1. Magdalena Schwertl (AUT), 3. Claudia Grätzer (SUI).

Thomas Saurer

Der am 9. Februar 1962 geborene Sigriswiler absolvierte eine Ausbildung als Metallbauschlosser, liess sich zum Versicherungsagenten umschulen und leitet heute als Selbstständiger eine Hauptagentur. Viel lieber wäre er Skirennfahrer geworden; eine Knieverletzung beendete aber diese Karrierepläne im Alter von 18 Jahren. Motiviert von Adrian Amstutz, selbst Fallschirmgrenadier und Para-Ski-Wettkämpfer, absolvierte Saurer die Fallschirmgrenadier-RS; danach solle er Para-Ski betreiben, hatte Amstutz geraten. Den Erstabsprung absolvierte er 1981 in Locarno mit anschliessender Ausbildung zum Fsch Gren-Offizier, eingeteilt als Oblt in die Fsch Gren Kp 17 mit der Funktion «Technischer Leiter CISM Fallschirm» und Disziplinen-Chef Stil und Ziel im Aero-Club Schweiz. «Weil ich technischer Leiter war, habe ich mich stets hinter die Wettkämpfer angestellt, obwohl ich selbst einige WM-Selektionen erreicht hätte», sagt er.
Nach einem Unfall, bei dem er schwere Kopfverletzungen erlitt, war die militärische Karriere und vorerst auch das Fallschirmspringen vorbei. Trotz einem Herzinfarkt 2003 organisierte Thomas Saurer 2005 einen Para-Ski-Europacup in Zweisimmen und 2007 in der Lenk. Die Durchführung einer von ihm in der Schweiz geplanten Weltmeisterschaft scheiterte unter anderem an zu hohen Helikopterkosten. An nationalen und internationalen Wettkämpfen stand Saurer mehrmals zuoberst auf dem Podest, so an der ersten Para-Ski-WM 1987, notabene im Team mit Christian Frei, wie auch an der dritten WM im heimatlichen Wengen, und klassierte sich 1997 in Flachau als Weltmeister und 1999 in Snowbird/USA als Vize-Weltmeister.
Trotz Rückschlägen nach Unfällen und daraus resultierenden «gesundheitlichen Kapriolen», wie Saurer sie selber nennt, wollte er stets wissen, ob er noch Leistungen erbringen könne und ob Fallschirmspringen wieder möglich sei. Para-Ski als Sportart ist dazu geeignet. Die beiden Disziplinen müssen ohne grössere Aussetzer bewältigt werden, damit vordere Ränge erzielt werden können. **fm**

Bild: Andi Duff

Bild: zvg

Thomas Saurer, der Organisator und Athlet, kämpfte auch im Skirennen um die vorderen Plätze.

Ranglisten

Teams
1. HSV Red Bull Salzburg 1
2. Deutschland
3. Tschechische Republik 1
4. Italien
5. Schweiz 2

Kombination Herren
1. Sebastian Graser AUT
2. Reinhold Haibl GER
3. Manuel Sulzbacher AUT
4. Anton Gruber AUT
5. Thomas Saurer SUI

Kombination Damen
1. Magdalena Schwertl AUT
2. Julia Schlosser AUT
3. Claudia Grätzer SUI
4. Christina Franz SUI
5. Barbara Franz SUI

Die Disziplin Para-Ski wurde in der Schweiz lanciert

Gemäss internationalem FAI-Reglement besteht Para-Ski aus den beiden Disziplinen Fallschirmspringen im Gebirge und Skifahren, wobei die Sportler wählen können, ob sie Skis oder ein Snowboard benutzen möchten. Wettbewerbe werden in Einzel- und einer Mannschaftswertung von vier Wettkämpfern gewertet. Möglich sind auch gemischte Teams.
Es sind zwei Riesenslalomläufe nach FIS-Regeln und sechs Zielsprünge zu absolvieren. Da das Wettkampfgelände in den Bergen und meist fernab von Flugplätzen liegt, erfolgen die Sprünge aus Helikoptern aus einer Höhe von 1000 Meter über Grund. Welche der beiden Disziplinen zuerst durchgeführt wird, entscheidet die Wettkampfleitung aufgrund der Wetterverhältnisse.
Es ist weitgehend dem verstorbenen Flimser Malermeister Hans Bergmann zu verdanken, dass sich Para-Ski zu einer weltweit anerkannten Fallschirmsport-Disziplin entwickelt hat. 1963 organisierte er die erste Schweizermeisterschaft, 1973 den ersten Welt-Cup in Flims, ausgetragen mit dem Einsatz von zwei UH1-Helikoptern der US Special Forces aus Bad Tölz. Zwar wehte schon damals die FAI-Flagge und die Anwesenheit des ersten FAI-Vizepräsidenten Duperrier verlieh dem Anlass Internationalität. Aber erst später erreichten die Alpenländer Schweiz, Deutschland und Österreich die offizielle FAI-Anerkennung. In der Internationalen Fallschirmsport-Kommission wurde eine eigene Sub-Kommission Para-Ski gebildet, einstmals präsidiert vom Schweizer Gilbert van Dam.
Aus Anlass der 700-Jahr-Feier der Eidgenossenschaft 1991 organisierte die damalige Fallschirmkommission des AeCS in Wengen die 3. Para-Ski-WM mit einzigartiger Unterstützung der Luftwaffe, die eine Alouette III-Staffel zur Verfügung stellte. Die Durchführung der 18. Weltmeisterschaft 2021 in der Schweiz gilt es zu unterstützen.
Para-Ski ist eine der ältesten Disziplinen im Fallschirmsport. Die aus der Bergrettung entstandene Wettkampfform wird seit vielen Jahrzehnten international und national auf hohem Niveau mit Begeisterung gelebt und intensiv betrieben. Vor allem diejenigen Nationen mit einer Alpinkultur haben das entsprechende Wettkämpferpotenzial mit Fallschirm-technischem und skifahrerischem Hintergrund. So nehmen auch Athleten von Swiss Skydive an den Wettkämpfen teil und bringen immer wieder hervorragende Resultate nach Hause, was sehr erfreulich ist.
Felix Meier und René van den Berg, Präsident Swiss Skydive

www.swissskydive.org

Ein Schweizer auf dem Fallschirm-Olymp

Fallschirmspringen ist für Christian Frei eine Insel im Alltag. Der Sportler hat nicht nur zahlreiche Meisterschaften, sondern auch aussergewöhnliche Sprünge absolviert. Für den Sprung ins Olympiastadion von Seoul 1988 konnte er neulich eine besondere Auszeichnung entgegennehmen.

Text: Felix Meier

Oft stand der junge Christian Frei im elterlichen Zuhause in Eglisau auf dem Balkon und bestaunte Flugzeuge bei ihrem Anflug auf Zürich. Sein Vater unternahm häufig geschäftliche Flugreisen. So kam es, dass die Familie hin und wieder auf der Zuschauerterrasse des Flughafens Kloten anzutreffen war. Später sass Frei im Gymnasium in Bülach, ganz nah beim Flughafen. «Fliegen hat mich schon immer interessiert. Aber ich hatte keinerlei Unterstützung und habe einige Zeit gebraucht, bis ich den Anfang wagte», blickt er zurück. 1978, noch während der Gymnasialzeit, sah er im FVS-Kurs in Locarno erstmals einen Fallschirm. «Nach ganz wenigen Absprüngen war mir klar, dass ich damit so bald nicht aufhören würde!», erinnert er sich. Im ersten Kurs wurden noch einfache TU-7-Rundkappen-Fallschirme eingesetzt. Im zweiten Kurs war er Mitglied einer Versuchsgruppe mit viel besser steuerbaren Para-Commander Mark 2-Schirmen. Allerdings zeigte die Luftwaffe kein Interesse, den FVS-Absolventen zum Fallschirmgrenadier auszubilden.

Frei immatrikulierte sich an der ETH Zürich und schloss das Studium als diplomierter Turn- und Sportlehrer ab. Parallel dazu lernte er in Schänis bei Peter Bregg Segelfliegen. Unvergesslich bleibt ihm der erste Alleinflug als Segelflieger.

Aus der Turnhalle auf den Flugplatz

Während seiner Anstellung am Berufsbildungszentrum Weinfelden war das intensive Fallschirmtraining sein hauptsächlicher Freizeitsport. Vorbilder fand er in den Spitzensportlern der Squadra Paracadutistica Ticinese. Als Milizsoldat der Luftwaffe wurde er aufgrund seiner

Bild: zvg

30 Jahre nach der Olympiade in Seoul wurde Christian Frei als Mitglied des Olympiade-Fallschirm-Teams in die «International Skydiving Hall of Fame» in Zephyrhills (USA) aufgenommen.

ausgezeichneten Leistungen ins CISM-Fallschirmteam (Conseil International du Sport Militaire, weltweit grösster Militärsport-Verband) aufgenommen. Während eines CISM-Dreiländer-Trainings in Österreich sass er oft auf dem nach hinten gerichteten Kopiloten-Sitz und schaute bis zum Absprung dem Piloten interessiert über die Schulter. Eines Tages fragte ihn dieser, ob er einmal selber fliegen wolle. Eine Woche lang liess ihn der Militärpilot Steigflüge machen – mit einem Pilatus Turbo Porter notabene. Zum Schluss durfte Frei den Porter sogar selber landen.

Wenige Tage später meldete er sich in Altenrhein bei der FSA Flugschule Altenrhein zur PPL-Ausbildung an. Innert kurzer Zeit erwarb er sämtliche Piloten-Brevets bis zum ATPL (Linienpilot). 18 Flugzeug-Typen sind in seinen Flugbüchern eingetragen, angefangen bei der Rhönlerche über die Saab 2000 bis zum Airbus A340. Dem Fallschirmsport blieb Frei stets treu. Wann immer es möglich war, nutzte er Trainingsmöglichkeiten und nahm Wettkampftermine wahr.

Spitzenplätze an nationalen und internationalen Meisterschaften brachten einen reichen Medaillensegen und besondere Trophäen; etwa eine aus Muranoglas gefertigte aus Venedig oder eine von einem Brienzer geschnitzte aus Holz. Die kleinen Para-Derbys sind Frei ebenso unvergesslich wie die vielen Teilnahmen an Weltmeisterschaften und CISM-Fallschirm-Meisterschaften. Dank zahlreichen Schweizermeister-Titeln im Stil- und Zielspringen unterstützte ihn auch die Schweizer Sporthilfe und ermöglichte damit dem jungen Familienvater und bescheiden entlöhnten Crossair-Piloten die WM-Teilnahmen. Freundin Beatrice war inzwischen Frau Frei. Sie schloss ihr eigenes Sprungbuch nach rund 1000 Sprüngen. Das Paar bekam drei Söhne.

Grosser Auftritt in Seoul

Zehn Jahre nach seinem Erstabsprung flog Christian Frei als aktueller Schweizer Kombinationsmeister nach Seoul an die Olympischen Spiele. An der «Opening Ceremony Seoul 1988» durften neben den weltbesten Formationsspringern auch die aktuellen Kombinationsmeister aus jedem Land teilnehmen. Was folgte, waren zehn Tage Vorbereitung und viele Trainingssprünge aus Chinook-Helikoptern und schliesslich ein Sprung vor Tausenden von Zuschauern ins Olympiastadion und vor Millionen an den Bildschirmen: «Ich bekomme noch heute Gänsehaut, wenn ich mich daran erinnere», sagt Frei. In Erinnerung bleiben ihm auch weitere Absprünge wie jener als Stuntman für einen Film mit Roger Moore, Nachtabsprünge auf ein Floss im Zürichsee und ein Basejump vom legendären Felsvorsprung El Capitan im Yosemite-

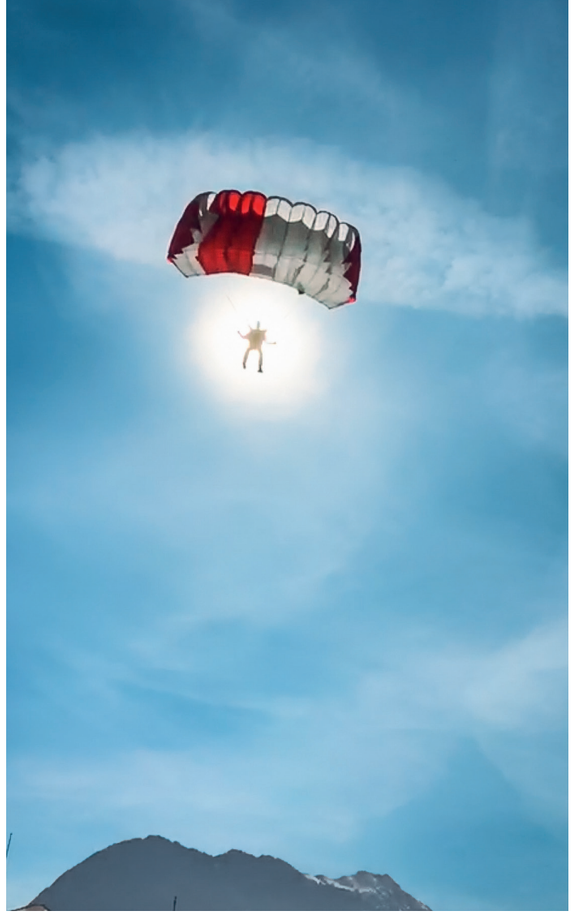
Nationalpark in Kalifornien zusammen mit seiner Freundin. Zu letzterem wurden sie von dem im Fallschirmsport weltberühmten B. J. (Bruce Jeffery) Worth, FAI-Weltmeister und Gewinner der FAI-Goldmedaille, ausführlich gebrieft. Dieser B. J. Worth war es auch, der den Absprung ins Stadion an den Olympischen Spielen in Seoul organisiert hatte.

Auf dem Olymp des Fallschirmsports

30 Jahre nach dem Sprung ins Olympia-Stadion von Seoul misslang der Versuch, das Team in Korea wieder zu vereinen. Dafür wurde das Komitee des «International Skydiving Museum & Hall of Fame» in Zephyrhills, Florida, auf das Vorhaben aufmerksam und hat das «Seoul Olympic Skydiving Exhibition Team» für die Verleihung des «Path of Excellence» vorgeschlagen. Zusammen mit anderen Repräsentanten des damaligen Teams nahm Christian Frei Anfang November den Award in einer Zeremonie entgegen.

Weltweit unterwegs mit dem Edelweiss

Frei startete seine Pilotenlaufbahn im Cockpit eines Saab 2000 bei der Crossair. Bald erfolgte der Wechsel vom Turboprop auf den Jet. Im Cockpit einer MD82/83 der Crossair flog er vornehmlich bekannte Ferienziele an, mit der Boeing 757 und 767 der Balair ging es auf die Langstrecke. Nach Einsätzen bis Ende 2017 bei der Belair und danach bei Air Berlin trägt Christian Frei im Cockpit nun das Edelweiss des A340 in die weite Welt hinaus. Erlebnisse besonderer Art sind für ihn die Sonnenauf- und -untergänge, die er aus dem Cockpitfenster bewundert. Nach der Ankunft an den Destinationen zieht es den Turn- und Sportlehrer auf die umliegenden Hügel oder Berge. Zuhause



Zur Eröffnung der Olympischen Spiele 1988 in Seoul wurden die Fallschirmspringer in goldene Kombis gekleidet. Während zehn Tagen trainierten die 22 nationalen Meister aus aller Welt für die Eröffnungszeremonie.

blickt er durch das Teleskop nach den Sternen und hält sich mit Wandern, Tauchen und Skifahren fit. Bücher liest er noch in Papierform, denn er liebe das Umblättern, wie er sagt. Das «Umsteigen» aus dem Cockpit an den Fallschirm gelingt leicht: Es sei dieselbe Herausforderung, einen Flug mit einer sauberen Landung abzuschliessen, wie beim Zielspringen den Nuller zu treffen.

Wie die Eltern, so die Söhne

Seine Kinder haben Vater Christian von klein auf an die Wettkämpfe begleitet und so den Fallschirmsport kennengelernt. David hat sein Fallschirmbrevet gar in kürzerer Zeit erreicht als der Vater. Andrin begeistert sich für den Modellflug, hat mit dem Segelfliegen begonnen und befindet sich jetzt in der Ausbildung zum Militärpiloten. Tim schliesslich hat im vergangenen Sommer den ersten SPHAIR-Fallschirmkurs absolviert. «Alle Eltern sind ein Stück weit Vorbild für die Kinder. Letztlich ist es aber wichtig, sie in dem zu unterstützen, was sie für sich wählen», sagt Christian Frei dazu. Seine Empfehlung an die Jugend: «Pack es an! Du kannst nur Erfolg haben, wenn du es versuchst. Arbeite für und an deinem Traum!» ‹

Bild: zvg

Zur Person

Christian Frei, geboren am 28. Dezember 1960, aufgewachsen in Eglisau, absolvierte nach der Matura das Studium zum Turn- und Sportlehrer an der ETH Zürich. Nach dem Besuch der Fallschirm-FVS in Locarno 1978 erweiterte er sein Brevet als Fallschirm-Instruktor und Tandem-Master. Während des Studiums lernte er in Schänis bei Peter Bregg das Segelfliegen. Als Milizangehöriger der Luftwaffe wurde er ab 1982 Mitglied der Fallschirm-CISM-Mannschaft. 1991 schloss er an der Flugschule Altenrhein die Ausbildung zum Privatpiloten ab. Bis 1994 übte er eine Tätigkeit als Berufsschullehrer am Berufsbildungszentrum Weinfelden aus. Zwischen 1994 und 1999 flog er bei Crossair, zuletzt als Captain auf Saab 2000, anschliessend bei Balair, dann bei Belair auf Boeing 757 und 767 und bis anfangs 2018 bei Air Berlin. Seither ist er First Officer auf dem Airbus A340 bei Edelweiss. Von seinen drei erwachsenen Söhnen ist einer der Zwillinge in der Ausbildung zum Militärjet-Piloten, der andere Fallschirmspringer und der Jüngste absolviert die SPHAIR-Ausbildung zum Fallschirmaufklärer. Beatrice Frei, die Mutter der gemeinsamen Söhne, hat rund tausend Fallschirmabsprünge in ihrem Sprungbuch vermerkt. **fm**

Bild: zvg

Links: Eine unvergessliche Landung für Christian Frei: Anflug am 17. September 1988 über das olympische Feuer direkt vor die VIP-Tribüne. Zigtausend Gäste im Stadion und Millionen von Fernsehzuschauern in aller Welt waren live dabei.

Der unbekannte Luftfahrtpionier

Kaum ein anderer Schweizer war während 36 Jahren so vertraut mit allen Zweigen der Luftfahrt wie der St. Galler Robert Gsell. Als Schüler von Louis Blériot erwarb er das Schweizer Piloten-Brevet Nr. 12. Als Konstrukteur und Werkpilot kannte er sowohl die technische Seite, als Sportpilot den Sport, als Dozent an der ETHZ das Wissenschaftliche und als Luftamt-Experte das Administrative und Militärische.

Text: Felix Meier

«Mein Erfolg ist wohl, dass ich das erste Vierteljahrhundert Fliegerei ungestraft überlebte – ohne Arzt und Apotheker zu bemühen», schreibt Robert Gsell in seinem Buch «25 Jahre Luftkutscher». Diese Leidenschaft des am 20. Dezember 1889 geborenen Sankt Gallers nahm ihren Anfang am Vortag seiner Reifeprüfung mit der erlebten Vernichtung des Zeppelin-Luftschiffs bei Echterdingen. Als Folge schrieb er seinen Prüfungsaufsatz «Kunst und Technik in ihrer Bedeutung für den Menschen», was ihm eine glatte Sechs einbrachte. 1910, als Chemiestudent an der ETH Zürich, versuchte er sich auf dem «Wackeltopf», einem Fliegersitz mit Steuerbetätigungsorganen, welcher ein findiger Flugschulunternehmer nahe London betrieb. Jetzt war für Gsell klar: «Ich möchte gern Flieger werden.» Doch die Eltern – der Vater Kaspar Julius Robert, Dr. iur., war Kantonsrat und Kantonsrichter – wollten von einer Tätigkeit ihres Sohnes als «Aviatiker» nichts wissen. «Mit dem Eintreten meiner Mündigkeit, und um alle unfruchtbaren Erörterungen zu vermeiden, musste ich das rohe Mittel der vollendeten Tatsache benutzen und meinen Eltern die Adressänderung aus der Studentenbude zur Flugschule Blériot bei Pau mitteilen.» 800 Franken kostete die Ausbildung, 2000 Franken die Hinterlage für allfällige Brüche! Mit dem Erwerb des FAI-Fliegerbrevets waren auch Robert Gsells Finanzen zu Ende. Kurz danach trat Oskar Bider in die Blériot-Schule ein. Gsell selbst suchte indes «fieberhaft nach einem Steuerknüppel mit zugehörigem Flugzeug».

Robert Gsell als Flugschüler bei Blériot.

Von Blériot zu Dorner

Im «Flugsport» suchte die Dorner Flugzeug GmbH einen geprüften Piloten. Nach zahlreichen Flügen wurde Robert Gsell Chefpilot, wobei er sämtliche Bruchlandungen meist heil überstand. Am 9. Dezember 1911 durfte er eine Mustermaschine mit einem stärkeren 50-PS-Daimler-Motor vor der deutschen «hohen Militärkommission» in Döberitz vorfliegen – erfolgreich, sodass eine Mustermaschine bestellt wurde. In einer Auszeit anfangs 1912 machte er beim «Königlichen Sächsischen Verein für Luftfahrt» als Freiballonführer-Anwärter mit. Dem Angebot von Professor Reissner, dessen «Ente» einzufliegen, konnte Gsell nicht widerstehen. Dieser Eindecker in Entenform – das heisst mit hinten liegendem Tragflügel und vorne an einem Ausleger befestigtem Leitwerk – wurde von einem hinter dem Piloten eingebauten 70-PS-Argus-Motor mit Druckschraube angetrieben. Den Erstflug machte Robert Gsell am 1. Juni 1912 auf dem Exerzierplatz Aachen-Brand. Das Chemiestudium hängte er an den Nagel, und zu Beginn des Sommersemesters liess er sich zum Maschinenbaustudium an der Technischen Hochschule Aachen immatrikulieren.

Die «Ente» machte Bruch, wurde aber wieder aufgebaut und für die weitere Erprobung nach Berlin-Johannisthal verlegt. Gsell, der schon vorher für Hermann Dorner geflogen war, nutzte diese Zeit und erregte deutsche Verwunderung, dass ein Schweizer Zivilist Vorführungsflieger von deutschen Militärmaschinen war. Am 3. August 1912 war die «Ente» wieder flugbereit, und Gsell konnte damit wenig später auch die Bedingungen des deutschen Flugzeugführerscheins erfüllen. Sein damit erworbener guter Ruf als Einflieger hatte den Prinzen Sigismund von Preussen bewogen, Gsell auch zur Anfangserprobung eines vom ihm selbst entworfenen Eindeckers zu gewinnen, die er erfolgreich abschliessen konnte – wenn auch zum Schluss noch ein unverschuldeter Bruch hinzukam. Der Prinz antwortete auf die Frage, warum er einen Schweizer Zivilisten eingestellt habe: «Na, wo sonst so die Flieger sind, verstehen die entweder nichts von Technik oder essen zu sehr mit dem Messer!»

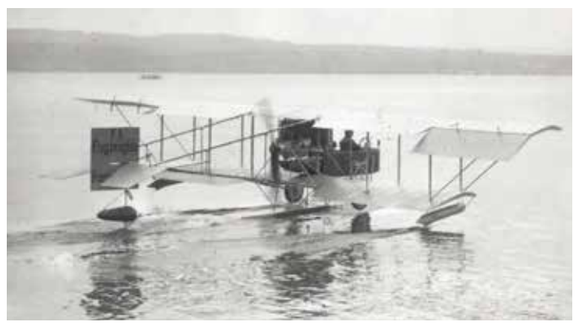
Robert Gsell war zu dieser Zeit somit gleichzeitig Pilot bei drei verschiedenen Projekten, nämlich bei Dorner als Fabrikant, bei Reissner als Wissenschaftler und bei Prinz Sigismund als Sportsmann. Nach dem Abschluss der «Entenfliegerei» zog es ihn zur Wasserfliegerei: «Mein grösster Schmerz war, dass die Schweiz kein Meer und keine Marine besass.» Am 1. November 1912 fand er eine Anstellung als Pilot bei der Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH.

Der Bodensee-Wasserflug in Konstanz 1913

Der Bodensee-Wasserflug vom 29. Juni bis 5. Juli 1913 bei Konstanz war die erste Wasserflugveranstaltung am Bodensee. Der Anlass sollte den Wasserflugzeugbau für die Marine fördern. Die Industrie wollte Erfahrungen unter den weniger rauen Bedingungen eines Binnensees sammeln. Die Beteiligten einigten sich auf einen Wettbewerb auf dem Bodensee, und die Marine unterstützte diesen mit Preisgeldern und dem Versprechen auf Flugzeugkäufe. Für den Wettbewerb meldeten neun Flugzeughersteller insgesamt sechzehn Maschinen an. Letztendlich erschienen sieben Hersteller mit elf Flugzeugen. Die Kontrahenten konnten um sechs verschiedene Preise wetteifern. Der begehrteste war der Grosse Preis vom Bodensee mit 25 000 Mark für den Erstplatzierten. Dafür musste eine 200 km lange Strecke in kürzester Zeit zurückgelegt werden. Der Kurs führte von Konstanz über Romanshorn, Arbon, Bregenz nach Lindau. Dort musste der Flieger wassern, seinen Motor abstellen, wieder andrehen, abwassern und dieselbe Strecke wieder zurückfliegen. Favoriten dieses Wettbewerbs waren Helmuth Hirth mit einem Albatros-Eindecker und der Schweizer Pilot Robert Gsell auf einem Doppeldecker der Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH. Hirth entschied den Wettkampf mit nur 35 Sekunden Vorsprung für sich. Gsell musste sich mit 11 000 Mark und dem Ehrenpreis zufrieden geben.

Vom Weltrekord-Piloten zum Professor

Mit einer Maschine «Flugzeugbau Friedrichshafen FF-1» gelang es Robert Gsell am 2. September 1913, mit drei Fluggästen einen Dauerflug-Weltrekord von 3 Stunden, 11 Minuten und 14 Sekunden aufzustellen. Er wechselte dann an die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt, wo er die Abteilung für Luftfahrtinstrumente leitete. In dieser Funktion nahm er 1919 am Höhenrekordflug an Bord der Junkers F 13 «Annelise» teil. Von 1920 bis 1946 amtete er als Kontrollingenieur beim Eidgenössischen Luftamt und war später als Oberexperte für das Zulassungswesen, den Aufbau der Bodenorganisation sowie für Unfallexpertisen zuständig. 1927 wurde er als Lehrbeauftragter für Flugwesen an die ETH Zürich berufen und war ab 1939 Titularprofessor bis zu seinem Tod 1946. ‹



Am Bodensee-Wasserflug in Konstanz nahm Robert Gsell in einer FF 9 teil.

Bilder: zvg

Dieses Foto betitelte Robert Gsell mit «meine erste ‹Landung›».

Der Rekordflug der F 13 «Annelise»

Im Lauf des Monats September 1919 wollten die Junkerswerke mit der F 13 «Herta» zur Luftfahrtausstellung «ELTA» nach Holland fliegen. Da die als Wasserflugzeug vorgesehene zweite F 13 inzwischen ebenfalls fertiggestellt war, sich aber die Schwimmerfrage so schnell nicht lösen liess, hatte man sich dazu entschlossen, dieses Flugzeug als Landmaschine auf die Ausstellung mitzunehmen.

Vorher wollte man die Welt mit einem aufsehenerregenden Rekord auf das Flugzeug aufmerksam machen, denn bei den ersten Probeflügen hatte sich bereits herausgestellt, dass diese F 13 mit BMW-Motor und vergrösserten Flügeln mindestens sieben Personen befördern konnte. Aufgrund eines erneuten Probeflugs am 10. September 1919 berechnete die Forschungsanstalt, dass dieses Flugzeug mit etwa 1600 kg Fluggewicht die Höhe von 6000 m sicher erreichen könnte. Damit lag ein Weltrekord im Bereich des Möglichen.

Die Junkerswerke schoben den vorausberechneten Rekordflug nicht lange vor sich her. Die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) wurde benachrichtigt und um Gutachter angefragt. Am 12. September 1919 trafen der Leiter der Instrumenten-Abteilung der DVL, Robert Gsell, und sein Mitarbeiter, Dipl.-Ing. Fritz Müller, in Dessau ein. Am gleichen Tag wurde mit der zweiten F 13, die inzwischen den Namen der zweitältesten Junkerstochter «Annelise» erhalten hatte, ein Probeflug durchgeführt, wobei etwa 6300 m erreicht wurden. An Motor und Flugzeug gab es keine Beanstandungen. Der Rekordflugversuch fand am nächsten Tag statt. Geführt wurde das Flugzeug von Emil Monz. Ausser den beiden DVL-Gutachtern nahmen die Junkers-Mitarbeiter Dipl. Ing. Friedrich Brandenburg, Dipl. Ing. Georg Madelung, Techniker Kurt A. Erfurth, Dipl. Ing. Duckstein und der 20-jährige Jfa-Buchhalter Rudolph Müller teil. Letzterer kam nur deshalb in den Genuss dieses Fluges, weil er lediglich 47 kg wog. Nach den Bestimmungen der F.A.I. (Féderation Aéronautic International) für Höhenrekordflüge musste das Durchschnittsgewicht der mitfliegenden Personen mindestens 65 kg betragen. Da die wichtigsten Teilnehmer des Fluges – Pilot Emil Monz und die beiden Gutachter von der DVL – zwischen 69 und 73 kg wogen, wollte man deren Gewicht nach unten hin ausgleichen. Mit diesen acht Personen wurde die Weltrekordhöhe von 6750 m erreicht.

Mission first – safety always

Luftwaffe Jahresrapport 2017 des Kommandanten Luftwaffe

Nach fünf Jahren als Kommandant übergab Aldo C. Schellenberg das Zepter über die Luftwaffe an Bernhard Müller. Prominente Gäste und 1400 Kader-Angehörige der Luftwaffe erwiesen Schellenberg und Divisionär Müller in Basel ihre Reverenz. Ziel des Rapports war es, die Miliz- und Berufskader der Luftwaffe aus erster Hand über die anstehenden Veränderungen im Rahmen der Weiterentwicklung der Armee (WEA) zu informieren und die Überführung der Luftwaffe in die neuen Strukturen der Armee ab 1. Januar 2018 zu vollziehen. «Vous êtes la Force Aérienne», hiess die Grussadresse des Kommandanten an seine Kader.

Bild: © VBS

Im Rahmen des Jahresrapports der Luftwaffe übergab der abtretende Kommandant, Korpskommandant Aldo C. Schellenberg (links), das Kommando an seinen Nachfolger, Divisionär Bernhard Müller, Kommandant Luftwaffe ab 1. Januar 2018. | Dans le cadre du rapport annuel des Forces aériennes, le commandant sortant, cdt C Aldo C. Schellenberg (à g.), remet le sceptre à son successeur, le divisionnaire Bernhard Müller, commandant des Forces aériennes dès le 1er janvier 2018.

Auch er kam, der höchste Schweizer: Nationalratspräsident Jürg Stahl, ehemaliger Fallschirmgrenadier, leistete dem militärischen Aufgebot Folge, was der Chef mit «e viva il para» würdigte. Der Basler Regierungsrat und Sicherheitsdirektor Sebastian «Baschi» Dürr verwies in seiner gleichermassen humorvollen wie tiefschürfenden Grussbotschaft auch auf seine militärische Vergangenheit als 1995 in Dübendorf ausgebildeter Flieger-Beobachtungs-Soldat. Die Armee sei eine Denkschule für die Weiterentwicklung grosser Organisationen. Als Gast sprach Bundesrat Guy Parmelin, VBS-Vorsteher, zu den Rapportteilnehmern. Angesichts einer immer komplexeren sicherheitspolitischen Lage seien die Herausforderungen gross, die Bedrohungen hybrid und die Kaskade von Vorfällen erfordere alle Mittel. Allen Investitionen stünden jedoch die zur Verfügung stehenden Finanzen gegenüber. Im Hinblick auf die diversen anstehenden Beschaffungen mahnte er zur Einigkeit und rief auf, sich überzeugt und begeistert für die Erneuerung der Luftwaffe zu engagieren – dabei aber realistisch zu bleiben und sich mit dem Möglichen zufrieden zu geben und nicht nach dem Wünschenswerten zu streben, denn sonst bestehe die Gefahr, alles zu verlieren.

«Alle Einsätze und Aufträge erfüllt»

So lautete das Fazit des Kommandanten: In bezug auf die Flugunfälle seien keine erkennbaren systematischen Fehler vorgekommen. Die seit 2013 gelebte Flight Safety führe zu einem Druck auf das System Luftwaffe und die Armee und zunehmende Regulierungen erhöhten die Arbeitslast; doch die finanzielle Realität gestatte kein Auffangen durch personelle Ressourcen.

«Mission first – Safety always» lautet das Motto der Luftwaffe. Auf der Axalp werde der Öffentlichkeit der Alltag demonstriert, unter anderem mit den Demo-Teams Patrouille Suisse und PC-7 TEAM als spezialisierte Kompetenzzentren der Luftwaffe. Im internationalen Einsatz zur Waldbrand-Bekämpfung sei rasch und professionell gearbeitet worden. In Portugal seien an acht Tagen in 57 Stunden 328 Rotationen mit 63 Tonnen Wasser geflogen worden. Erfolgreich sei auch die Zusammenarbeit mit dem Grenzwachtkorps (GWK) und ein neues Abkommen erlaube grenzüberschreitende Einsätze nach Österreich, selbstverständlich ohne Waffen-Einsätze. Der Luftpolizei-Einsatz 06 bis 22 Uhr ab 2018 sei geplant und trainiert. Ab 2019 seien Einsätze innert 15 Minuten möglich und ab 2020 sichere die Luftwaffe den Schweizer Luftraum an 365 Tagen rund um die Uhr.

Flug in die Zukunft

In einem persönlichen Gespräch mit Fachoffizier Mike Lüscher verwies Aldo Schellenberg auf seine drei Hüte, welche er momentan trage: als Kommandant Luftwaffe, als Stellvertreter des Chefs der Armee sowie als designierter Chef Kommando Operationen der Armee. Die Luftwaffen-Kultur erfordere die Hingabe zur Auftragserfüllung. Für die von ihm während seinen fünf Kommando-Jahren von 2013 bis 2018 gemeisterten Herausforderungen überreichte ihm sein Stellvertreter und Nachfolger, Divisionär Bernhard Müller, als Dank und Anerkennung einen Steuerknüppel. Müller wies in seinem Ausblick auf die zunehmenden Risiken und Bedrohungen hin. Die Entwicklungen direkt vor unserer Haustür seien beunruhigend, die Hemmschwellen seien gesunken, so Müller. «Die Luftwaffe muss in der Stunde Null bestehen können und ihre Zukunft gesichert werden.» Abschliessend nannte Bernhard Müller seine fünf Schwerpunkte: «Die Auftragstaktik in allen Bereichen leben; die Rahmenbedingungen so gestalten, dass wir die Aufgaben erfüllen können; Projekte straff führen, damit wir den Schutz des Luftraumes langfristig sichern können; den Übergang in die WEA möglichst reibungslos bewerkstelligen; unsere Kultur pflegen.»

«Menschen machen die Luftwaffe aus», unterstrich Divisionär Müller zum Abschluss. **Felix Meier**

Ein Luftraum – viele Benutzer

Aero-Club der Schweiz (AeCS) Luftraumseminar 2017 in Olten

Mehr als 100 Piloten der Leicht- und Sportaviatik – ein neuer Rekord – haben am 22. April 2017 am Luftraum-Seminar 2017 in Olten teilgenommen. Das Seminar mit vier hochkarätigen Referaten zu den Themen «Luftraumänderungen 2017», «Luftraum – nicht ausdehnbar aber jeden Tag mehr Benutzer», «Erfahrungen mit den Lufträumen LS-R39 – Entwicklung PC-24» sowie «Drohnen aus der Sicht der Luftwaffe» stiess auf reges Interesse und vermittelte wertvolle Informationen.

Änderungen auf dem Flugplatz Grenchen

«Flight Safety beginnt bei jedem Piloten persönlich. Sie ist ein integraler Bestandteil einer jeden Flugvorbereitung. Das Seminar soll einen wichtigen Beitrag dazu leisten.» Mit diesen Worten begrüsste Marc Robert vom AeCS die zahlreichen interessierten Teilnehmer.

Chris Nicca, der AeCS-Experte Luftraum, beleuchtete eingehend die Änderungen auf dem Flugplatz Grenchen, wie sie probeweise seit dem 30. März gelten und auch schon publiziert worden sind (siehe auch AeroRevue Nr. 4/17). Das Pilot-Projekt, IFR und VFR ohne ATC, sei zeitlich befristet und die Erkenntnisse und Erfahrungen seien wichtig für andere Flugplätze wie Lugano oder Altenrhein. Ein besonderes Augenmerk widmete Nicca der Sprache. «Seit der Einführung von LPC haben wir festgestellt, dass die Piloten sich nicht mehr an die Standard Phraseologie halten.» Eine Folge davon: Die Frequenz wird unnötig lange blockiert und es kann zu Missverständnissen kommen, was der Referent mit einem unglaublich langen Funkgespräch dokumentierte. Dabei schien es jenem Piloten vielmehr darum gegangen zu sein, seine Englisch-Kenntnisse im Luftraum zu verbreiten. Nicca plädierte für einen Voice Refresher anstelle des Language Proficiency Check.

Nebst der Sprache müsse die Aufmerksamkeit auch der Luftraumüberwachung gelten, führte Chris Nicca weiter aus. Noch gibt es zu viele und teils auch heikle Luftraumverletzungen; allein 250 im vergangenen Jahr. «See and avoid» ist der aufklärende Film von «skypanorama», entstanden in Zusammenarbeit mit der Segel- und Motorfluggruppe Grenchen – ein Muss für jeden Piloten, einzusehen auf der Website http://staysafe.bazl.admin.ch und auf der AeCS-Website.

Ob die angstrebte Luftraum-Vereinfachung von Zürich wirklich eine Vereinfachung ist, müsse sich erst noch weisen, meinte Nicca. Verbesserungen indes sind beim künftigen DABS bei Text, Farben und Symbolen zu erwarten. Nicca verwies auch auf den Flugparcours 2017 der MFVS (siehe AR April 2017) – zweifellos auch ein Beitrag für die Flugsicherheit.

Ein Luftraum, nicht ausdehnbar, aber jeden Tag mehr Benutzer

Die Luftwaffe überwacht zur Wahrung der Lufthoheit den Luftraum im Rahmen ihrer technischen und betrieblichen Möglichkeiten. Die dafür zuständige Stelle REMIL (Regulation Militärische Luftfahrt) wird ab

Bild: Felix Meier

Daniel Böhm, Chef Einführung ADS15, steuert das neue Staatsluftfahrzeug mit Mode S und FLARM durch den Luftraum. | Qxxx

Bild: Jürg wyss

Oberst i Gst Pierre de Goumoëns, Chef REMIL und F/A-18-Pilot. | Phxx

2018 «Military Aviation Authority» heissen. MAA wird angesiedelt im VBS, hat zahlreiche Partner und koordiniert mit dem BAZL. Für Oberst i Gst Pierre de Goumoëns, Chef REMIL und selbst F/A-18-Pilot, wird der nicht ausdehnbare Luftraum verwaltet, aber nicht ausgenützt, nämlich nicht über 15 000 Meter und auch nicht zwischen den Häusern. Dort fliegen Drohnen, oftmals geführt von Benützern ohne Erfahrungen und Kenntnisse des Luftraums. «Drohnen sind keine Feinde, aber mit Kollisionen ist zu rechnen.» Militärische Drohnen indes sind Staatsluftfahrzeuge, geführt von lizenzierten Piloten. Die anspruchsvolle Koordination im Lufttraum erläuterte er eindrucksvoll am Beispiel des OSZE-Anlasses von 2014 in Basel, wo die Verantwortung bei der Schweiz lag und Fluglotsen und Piloten aus drei Ländern aufs höchste gefordert wurden.

Kennen Sie LS-R39?

Pilatus-Chef-Testpilot Reto Aeschlimann «flog» im PC-24 mit den Teilnehmern durch LS-R39. 69 mal ist diese Aera aktiviert, aber nur 41mal in Anspruch genommen worden. Sie diente vorab der Flight Safety und Test Efficiency und ergab wenig Konflikte mit der General Aviation. Oftmals wurde die Untergrenze von 5000 auf 9000 ft angehoben. 2018 soll der Versuch verlängert werden mit Antrag, auf die Sektoren D und E zu verzichten; es würden somit nur noch drei Sektoren benützt. Die Grenze soll von 9000 bis 13000 ft gezogen werden. Aeschlimann erhofft, dass das DABS entwirrt und schneller angepasst wird. Ideal wäre eine real-time Darstellung auf dem Tablet. Dabei sollten die Test-Sektoren so rasch als möglich aktiviert werden können, wobei crossing with clearance möglich bleiben muss. Testflüge auf FL 130 bis 450 würden auf anderen Plätzen weltweit durchgeführt. Für den PC-24 rechnet er mit dem Flight Certificate im 4. Quartal 2017, und mit seinen mitreissenden Ausführungen sehnte sich wohl manch ein Teilnehmer, einmal selber als Pilot in einem PC-24-Cockpit durch die LS-R39 fliegen zu können.

Drohnen aus der Sicht der Luftwaffe

Für Daniel Böhm, Chef Einführung ADS 15, ist die neue Drohne in keiner Weise mit der ADS 95 «Ranger» zu vergleichen, welche stets von einem Militär-Luftfahrzeug begleitet worden ist. ADS 15 trägt als mobiles System bei einem Gewicht von 1600 kg eine Nutzlast von 450 kg mit einer Einsatzdauer von 24 Stunden und operiert ab dem Haupt-Standort Emmen. Unbegleitete Missionen sind immer und überall möglich, ausgerüstet mit Transponder Mode S und FLARM, was Sicherheit gegenüber anderen Luftraum-Benützern gewährleisten soll. Die aktive Detektion erfolgt mit Radar und optischen Verfahren. Zusammen mit Skyguide, BAZL, Vertretern der GA und der Luftwaffe sind die «Safety assessments» für jeden Schritt erarbeitet worden. Schliesslich ist ADS 15 das erste zertifizierte UAV-System und die Schweiz «Launch Costumer». Die Benützung ziviler Drohnen ist vom BAZL in zwei Kategorien eingeteilt worden. Kommerzieller Betrieb ist nur mit Bewilligung möglich. Bis zu einem Gewicht von 30 Kilogramm dürfen sie aber grundsätzlich ohne Bewilligung eingesetzt werden. Voraussetzung ist allerdings, dass der «Pilot» jederzeit Sichtkontakt zu seiner Drohne hat. Zudem dürfen keine Drohnen über Menschenansammlungen betrieben werden. Die Luftwaffe empfiehlt allen Piloten, sich dem möglichen Fehlverhalten der Drohnenbetreiber bewusst zu sein und jede Gefährdung dem BAZL anhand des Meldewesens zu rapportieren. Der Umkehrschluss ist, dass Betreiber ziviler Drohnen die Regeln kennen und einhalten.

Das Fazit des Seminars: Kenntnisse des Luftraums und dessen Benützer müssen bei jeder Bewegung in der dritten Dimension stets präsent sein. **Felix Meier**

www.aeroclub.ch
http://staysafe.bazl.admin.ch

Bild: Felix Meier

Pilatus-Chef-Testpilot Reto Aeschlimann nahm die Teilnehmer förmlich mit im Cockpit des PC-24 in den Luftraum LS-R39 | Mxxx

Bild: Jürg wyss

Chris Nicca, Luftraum-Experte beim Aero-Club der Schweiz, beleuchtete die Neuerungen auf dem Flugplatz Grenchen. | Hxxx

Fallschirm und Slalomstangen

Zwei Disziplinen, eine Sportart: Para-Ski. Aus den Anfängen mit den Fallschirmspringern der alpinen Rettungsflugwachten entwickelte sich seit den 60er Jahren eine von der FAI anerkannte Disziplin. Fallschirmspringen und Skifahren sind zwei olympische Sportarten, welche jede für sich hohe Ansprüche an die Athleten stellen. In ihrer Kombination bilden sie eine alpine Symbiose. Sie verkörpern die Harmonie von Himmel und Erde, von Luft und Wasser, von Präzision und Konzentration sowie von Geschwindigkeit und Beweglichkeit. Ein Blick in die Vergangenheit – und auf die Gegenwart, in der die verblieben Schweizer Athleten nach wie vor mit hervorragenden Leistungen brillieren.

Anflug quer zum Steilhang verlangt höchste Konzentration und präzise Berechnung der Windverhältnisse, um die Nuller-Scheibe von zwei Zentimetern Durchmesser zu treffen. Die Abweichung vom Ziel wird sowohl elektronisch als auch mit den Argusaugen der international geprüften Schiedsrichter gemessen.

Bild: zvg

Text: Felix Meier

In den Anfängen der Bergrettung bahnten sich die Retter auf Skis den Weg zu den Verunglückten. Mit dem Einsatz von Flugzeugen sprangen «Rettungsfallschirmer» über der Unfallstelle ab. Skis und Rettungsmaterial wurde hinterher abgeworfen. Sogar Schäferhunde wurden am Fallschirm abgesetzt. Bei der damaligen Rega kamen sie in den 60er Jahren sogar auf dem Weissfluhjoch zum Einsatz. Nachdem der Helikopter Fallschirm und Ski ersetzt hatte, entwickelten die alpinen Bergretter die Sportdisziplin «Para-Ski».

Im deutschen Bad Tölz war das 7th Army Parachute Team stationiert; eher eine Demo- denn ein Kampf-Gruppe, der Helikopter zur Verfügung standen. Die «Paras» übten sich auch mit Sportlern anderer Nationen in Zielwettkämpfen am Berg und massen sich im Riesenslalom. Fallschirmspringen in Berggebieten stellt andere Ansprüche als im Flachland. Die Luft ist dünner, die Sinkgeschwindigkeit schneller, und die Turbulenzen an Hängen und in Tälern sind für den Anflug nicht leicht berechenbar. Und um das Zielspringen noch anspruchsvoller zu machen, wurde das Ziel an einen Hang gelegt. Im Wettkampf sind sechs Absprünge auf das sogenannte «Dead Center» mit einem Durchmesser von zwei Zentimetern sowie zwei Riesenslalom-Läufe zu absolvieren, welche nach FIS-Normen gewertet werden.

Die Weisse Arena im Schnee und am Himmel

Der Flimser Malermeister, Skilehrer und Fallschirmspringer Hans Bergmann organisierte 1963 den ersten Para-Ski-Cup in Laax. Zehn Jahre später traf sich die Para-Ski-Elite in Flims zum ersten Para-Ski-Welt-Cup. Zwar war diese Disziplin von der FAI noch nicht anerkannt, doch erwies deren Vizepräsident Duperrier dem Anlass die gebührende Ehre und brachte auch gleich die FAI-Fahne mit. Zwei UH-1D-Chopper der US Army, eingeflogen von Bad Tölz, standen den Teams zur Verfügung. Der Erfolg breitete sich aus. 1978 fand in Verbier der erste Internationale Para-Ski-Wettbewerb statt. Arosa war 1980 Austragungsort eines Para-Ski-Weltcup. Bekannt für seine Heiss-Luftballon-Woche lud Château-d'Oex ein Jahr später zur ersten Para-Ski-Schweizermeisterschaft ein. Bald wurde erkannt, dass Para-Ski auch von touristischem Wert war. Im walliser Ort Grimentz traf sich die Schweizer Para-Ski-Spitze 1985 im Frühlingsschnee – und bei sengender Sonne. Auch andernorts wie in Savognin, der Lenk und in Zweisimmen wurden in enger Zusammenarbeit mit den Ski-Clubs und Fallschirmgruppen nationale und internationale Wettkämpfe durchgeführt. Heli-Unternehmen zeigten sich bei den Kosten teilweise recht grosszügig, unter ihnen ganz besonders der damalige Rega-Pilot und Mountain Flyers-Besitzer Ueli Soltermann.

Weltmeisterschaften im Berner Oberland

Zwischenzeitlich erreichten die Delegierten der Schweiz, aus Österreich und Deutschland in der CIP? die Anerkennung von Para-Ski als offizielle Fallschirmsport-Disziplin. Nebst den bestehenden Kommissionen wurde ein Sub-Committee Para-Ski gegründet. Reglemente wurden ausgearbeitet, so dass bereits 1987 die erste Para-Ski-Weltmeisterschaft in Sarajewo stattfand. Das Schweizer Team gewann Gold. Die zweite WM ging 1989 im österreichischen Damüls über den Schnee. Thomas Saurer gewann Silber, das Team Schweiz Bronze.

Anlässlich des 700 Jahre-Jubiläums der Eidgenossenschaft im Jahr 1991 bewarb sich die damalige AeCS-Fallschirmkommission um die dritte Para-Ski-WM in der Schweiz. Seit Jahren drängten die CIP-Delegierten auf eine Fallschirm-WM in der Schweiz. Wengen offerierte sich mit dem Männlichen als Austragungsort. «Als passionierter Skifahrer und Luftfahrtminister bringe ich dieser Kombination natürlich besondere Sympathien entgegen», schrieb damals Bundesrat Ogi den Teilnehmern. Erich Grätzer gelang es, dass die Luftwaffe eine mit Skiern ausgerüstete Alouette-Staffel einsetzte, was ein gleichermassen besonderes wie anspruchsvolles Wintertraining für die Piloten war. Wettkampfleiter Adrian Amstutz begrüsste Athleten aus elf Nationen. Als Pressechef konnte Karl Erb gewonnen werden. Höhepunkt war der Absprung aller Teilnehmer aufs Jungfraujoch, verbunden mit einem exklusiven Nachtessen «On Top of Europe»; besonders für den einzigen australischen Teilnehmer ein atemberaubendes Erlebnis.

Der damalige Generalstabschef Heinz Häsler liess es sich nicht nehmen, einen Tandem-Absprung über seiner Heimat zu erleben. Und der damalige Luftwaffen-Kommandant Werner Jung durfte Claudia Grätzer die Goldmedaille überreichen; Bronze ging an Christian Frei. Gleichzeitig und erstmals in der Geschichte lud die FSK alle CIP-Delegierten zum Jahreskongress nach Wengen. Unvergesslich war ihnen ein Rundflug in den drei JU-52 ab Interlaken über die Schweizer Bergwelt. Ermöglicht

wurden diese erfolgreiche 3. Para-Ski-WM dank der Sportförderung des Kantons Bern, der Gemeinde Wengen und den Jungfraubahnen sowie der Schweizer Sporthilfe. Diese hat während vielen Jahren erfolgreiche Para-Ski-Athleten grosszügig unterstützt.

Die vergangenen 25 Jahre

Mit dem bekannten Skitrainer Thomas Stauffer versuchten die Verantwortlichen, junge Sportler zu begeistern. Irgendwann aber wurde es still um Para-Ski Schweiz. Der besondere Trainingsaufwand, neue Disziplinen und fehlendes Interesse bei den Para-Clubs trugen zu dieser Entwicklung bei. Es ist wohl vor allem Thomas Saurer und Erika Franz zu verdanken, dass das Para-Ski-Feuer nicht erloschen ist. Sie haben in den vergangenen Jahren immer wieder auf eigene Initiative und auf eigene Kosten offiziell an Para-Ski-Wettkämpfen teilgenommen. Der mehrfache Fallschirm-Weltmeister Thomas Saurer feierte heuer mit knapp 7000 Absprüngen sein 30 Jahre-Para-Ski-WM-Jubiläum. Teamkollege und ebenfalls mehrfacher Medaillengewinner Christian Frei mit rund 7000 Absprüngen, schnallte sich Fallschirm und Ski nach 20 Jahren nochmals um. «Die schwierigen Hangsprünge sind bestens geeignet, das Auge und die Reflexe zu schärfen», ist er der Auffassung.

Erika Franz war Mitglied der ersten Schweizer Damen-Fallschirm-Nationalmannschaft der 80er Jahre und verzeichnet rund 5000 Sprünge. Mutter und Tochter Christina gehören heute zur Schweizer Damen-Fallschirmsport-Elite (siehe auch Beitrag in der AeroRevue Nr. 4/2015). Die Bilanz von Delegationsleiter Paul Hunziker nach der diesjährigen WM (siehe aus Kasten): « Die Schweiz ist mit diesen Wettkämpferinnen und Wettkämpfern absolut in der Lage, an der Spitze mithalten zu können. Aber ein Training ist unabdingbar, und das Defizit im Skifahren gilt es zu verringern. Es wird nicht genügen, sich vor der nächsten WM in zwei Jahren kurzfristig für eine Teilnahme zu entscheiden. Es bräuchte Planung, Struktur und ein Konzept. Die führenden Nationen wollen dem Para-Ski wieder Schwung geben. Wie ist noch nicht allen klar, aber Ideen sind vorhanden. Und bei uns?» ❮

16. Fallschirm-Weltmeisterschaften Para-Ski

Zweimal Silber für die Schweiz

Die Schweizer Top-Athletin Christina Franz (1200 Absprünge) gewann an den diesjährigen Weltmeisterschaften im österreichischen St. Johann im Pongau Silber in der Fallschirmsport-Disziplin Para-Ski (Einzelwertung). Gewonnen hat die Österreicherin Magdalena Schwertel. Drittplatzierte wurde Govorova Andzhela aus Russland. Silber hinter Österreich und vor Russland gewannen Mutter Erica Franz mit Tochter Christina in der Mannschaftswertung. Die Leistungen der Schweizer Männer lagen unter den Erwartungen. Thomas Saurer landete in der Masterwertung auf dem undankbaren vierten Platz. Matthias Isler belegte Rang 12 von 53 Wettkämpfern. Andi Eggenberger verpatzte einen Zielsprung und landet auf Platz 26. Auch Christian Frei verpasste in einem Sprung die zwei-Zentimeter-Zielscheibe und musste sich mit einem Platz in der zweiten Hälfte des Klassements zufrieden geben.

Von den fünf Wettkampftagen war nur der Samstag von Sonne und guten Verhältnissen begleitet. Im Skifahren und beim Fallschirmspringen gab es bei schwierigen Wetter-Verhältnissen leider auch Verletzte.

Um als Schweizer Gründungsnation wieder an die Weltspitze von Para-Ski zu gelangen, ist es unabdingbar, dass Kader und Nachwuchs bis zu den nächsten Weltmeisterschaften in zwei Jahren gezielt gefördert werden. **Felix Meier**

Die Schweizer Para-Ski-Delegation an der WM 2017

- Thomas Saurer (1962), Sigriswil/BE; ca. 7000 Absprünge
- Christian Frei (1960), Winterthur/ZH; ca. 7000 Absprünge
- Isler Matthias (1977), Bonstetten/ZH; ca. 4000 Absprünge
- Eggenberger Andrea (1978), Grabs/SG; ca. 3500 Absprünge
- Franz Erica (1959), Deitingen/SO; ca. 5000 Abspünge
- Franz Christina (1985), Birsfelden/BL; ca. 1200 Absprünge
- Hunziker Paul (1947), Seftigen/BE; Delegationsleiter

Bilder: zvg

Insgesamt knapp 22 000 Absprünge war der Erfahrungswert des Schweizer Herren-Teams an der Para-Ski-WM 2017 (von links: Christian Frei, Andreas Eggenberger, Thomas Saurer, Matthias Isler).

Vize-Weltmeisterin Christina Franz (links) gewann mit ihrer Mutter Erica Franz (rechts im Bild) auch Silber in der Mannschafts-Wertung der diesjährigen Para-Ski-WM in St. Johann.

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

Vom Grossraum-Jet zum Eigenbau

Vom Modellflug zum Fallschirmaufklärer zum Fluglehrer zum Airline-Captain zum Airline-Geschäftsführer zum Eigenbau-Hersteller: das faszinierende 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 Ecuvillens 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 genügt, 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 und Verantwortungsgefühl für andere braucht.» Dabei denkt er an einen Gruppenabsprung in stockdunkler Nacht über einem unbekannten 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 in jungen Jahren gezeigt, dass Erfolg glücklich mache und sehr motivierend sei. Nach 14 Jahren als «Para» musste er wegen des Auslandaufenthalts 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 Fluglehreraspirant 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, galt es alle 14 Tage die UNO-Observer auszutauschen. «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› mangels Wind 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 drehten um. Am Boden war die Piste immer von Granatsplittern 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 A330 und A320. Engagiert ist Kistler ausserdem bei der bei 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 absolvierte 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 uns 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 Switzerland (EAS) delegiert und 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 zu 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.

Walter Bernet erzählt aus seinem Leben als Fluglehrer | **Interview**

33 500 Flugstunden 500 Schüler 100 Flugzeugtypen

Walter Bernet ist seit 35 Jahren Fluglehrer, seit vielen Jahren Cheffluglehrer und Flugschulleiter bei der ASFG «Ausserschwyzerische Fluggemeinschaft» auf dem Flugplatz Wangen-Lachen, Flugplatzleiter und BAZL-Examiner. Im folgenden Interview erzählte er aus seinem bewegten Leben.

33 500 Stunden beziehungsweise nahezu vier Jahre seines Lebens hat Walter Bernet in der Luft verbracht. Seit 35 Jahren ist Bernet Fluglehrer beziehungsweise Cheffluglehrer und Flugschulleiter bei der ASFG in Wangen-Lachen und hat während dieser Zeit rund 500 Piloten und Fluglehrer ausgebildet.

Bild: zvg Walter Bernet

Interview: Felix Meier

AeroRevue: *Walter Bernet, seit bald 35 Jahren sind Sie Fluglehrer und Experte. Wieviele Schüler und Fluglehrer haben Sie in dieser Zeit ausgebildet?*

Walter Bernet: Das sind bereits mehr als 500 Flugbegeisterte. Davon haben rund 80 die professionelle Piloten-Laufbahn – zivil oder militärisch – eingeschlagen.

Wo liegt für Sie persönlich die Faszination dieses Berufes?

Es ist dies die Beherrschung der Technik in der dritten Dimension, so dass ich ein Flugzeug perfekt, respektive präzise beherrschen kann. Dieses Wissen und Können weiterzugeben ist ein tolles Gefühl.

Sie sind seit nunmehr 35 Jahren Fluglehrer, beziehungsweise Cheffluglehrer und Flugschulleiter bei der ASFG «Ausserschwyzerische Fluggemeinschaft» auf dem Flugplatz Wangen-Lachen. Wie wird man Fluglehrer und sogar Cheffluglehrer?

Natürlich in erster Linie mit der Begeisterung für die Fliegerei, mit genügend Flugstunden und dem Bestehen der nötigen Prüfungen. Ich habe die Basis im Beruf gelegt *(Anm.d.Red.: Maschinenmechaniker-Lehre bei den Pilatus Flugzeugwerken in Stans mit Arbeiten im Flugbetrieb)* und als Schlepp-Pilot. Später erwarb ich die CPL/IR-Lizenz und bestand den Fluglehrer-Kurs des BAZL. Auf dem Flugplatz Birrfeld wurde eine Stelle als Fluglehrer frei, welche ich besetzen durfte: Halbtags Schleppen, halbtags Schulung und abends allgemeine Arbeiten auf dem Flugplatz erledigen.

In Wangen-Lachen bin ich seit 1980 Fluglehrer, später wurde ich Cheffluglehrer. Mit der reichen Erfahrung erlangte ich die Berechtigung als «Examiner», heute «Senior Examiner». Als FIE bin ich in der zivilen Fliegerei und auch bei der Luftwaffe tätig.

Seit kurzem können Fluglehrer an einem Weiterbildungskurs teilnehmen, der auch ins Ausland führt. Wer organisiert und führt diese Kurse?

Diese Weiterbildung wird vom Motorflug-Verband der Schweiz angeboten und von der Swiss PSA durchgeführt. Die Teilnahme ist freiwillig. Die Kosten betragen «all inclusive» 1500 Franken, wobei die Kurse mit einem Beitrag aus den Treibstoffzollgebühren subventioniert werden. Die Flugzeuge werden von den Schulen zur Verfügung gestellt und müssen «komplex» sein, also mit Einziehfahrwerk, Verstellpropeller, Turbolader oder Glascockpit.

Welches sind die Ziele dieser Ausbildungswoche?

Die Fluglehrer erfahren eine intensive Woche in Theorie und Praxis. Von Split in Kroatien, über Ungarn bis Dänemark ist auch die Umgebung eher fremd. Ebenso wichtig ist der Erfahrungsaustausch.

Welches sind Ihre persönlichen Erfahrungen aus dieser Ausbildungswoche?

Sämtliche Kandidaten waren begeistert und bestätigten den grossen Lerneffekt. Dies trägt dazu bei, die Sicherheit zu erhöhen.

Welches ist der «berühmteste Schüler», den Sie ausgebildet haben?

Das jüngste Beispiel ist Simon Amann. Mit ihm verbindet mich auch den Sport, den ich in meiner Jugend ausgeübt habe: das Skispringen. Ich war zweimal Zentralschweizermeister *(lacht)*. Das ist natürlich auf viel tieferem Niveau als es die Erfolge von Simon sind.

Kürzlich haben Sie den 100. Flugzeugtyp geflogen. Welche Maschine, die noch nicht in Ihrer «Sammlung» aufgelistet ist, möchten Sie gerne einmal pilotieren?

Ich habe eine Schwäche für Oldtimer. In Budweis konnte ich zu CSSR-Zeiten die Einweisung auf die Antonov AN-2 absolvieren. Der erste Alleinflug wirklich solo in diesem grössten Doppeldecker der Welt mit einem 1000 PS-Sternmotor war schon aussergewöhnlich. Und der 100. Typ, den ich habe fliegen dürfen, war eine UT-66. Der nächste Typ? *(Denkt nach)* Ich lass mich überraschen.

Er nimmt alle Interessierten ernst: Walter Bernet im Gespräch mit Fliegernachwuchs.

Bilder: zvg Walter Bernet

100 verschiedene Flugzeugtypen hat Walter Bernet bereits pilotiert.

Welche Maschinen fliegen Sie denn nun am liebsten?

Viele: Extra300, PC-7 oder etwas «Langsames», «Altes». Ich glaube die richtige Antwort muss lauten: Alle…

Beruflich sind Sie seit 35 Jahren auf dem Flugplatz Wangen-Lachen beheimatet. Was verbindet Sie mit dem Platz?

Es ist meiner Meinung nach der schönste Flugplatz. In Siebnen (Sector South) wurde ich geboren, und dieser Flugplatz ist nun meine zweite Heimat geworden.

Noch zwei, drei Worte zu aktuellen, beziehungsweise politischen Themen. Welchen Standpunkt vertreten Sie persönlich im Hinblick auf die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf?

Der Flugplatz muss erhalten bleiben. Nicht nur aus nostalgischen Gründen, weil er die Wiege der Schweizer Luftfahrt ist, sondern aus volkswirtschaftlichen Überlegungen. Er ist die ideale Ergänzung zum internationalen Flughafen Zürich.

Wie beurteilen Sie die Entwicklung der Schweizer Luftfahrt insgesamt?

Die Nachfrage nach Ausbildungsplätzen für Piloten ist gross. Das bestätigt die Faszination und Bedeutung der Luftfahrt, welche sich national und international immer weiter entwickeln wird.

Und zum Schluss: Welche Ratschläge möchten Sie jedem Piloten mitgeben?

Fliegen ist kein Spass. Fliegen ist eine ernste Sache. Wenn du die Sache ernst nimmst, macht sie aber sehr viel Spass.

Walter Bernet, herzlichen Dank für das Gespräch. ‹

www.flugplatzwangen.ch

Zur Person: Walter Bernet

Geboren 1958 in Siebnen/SZ, wuchs Walter Bernet in Andermatt auf. Schon in der Berufsberatung wusste er, dass er Fluglehrer werden will. Vom Vater war er bereits mit dem Modellflug-Virus infiziert worden. Vorerst absolvierte Walter Bernet eine Maschinenmechaniker-Lehre bei den Pilatus Flugzeugwerken in Stans, mit Arbeiten im Flugbetrieb und lernte dort auch fliegen (auf der L-4/HB-ONA, heute noch in Betrieb). Es folgte die Rekrutenschule als Mirage-Flugzeugwart in Payerne. Während sechs Monaten amtierte er vollzeitlich als Schlepp-Pilot im Birrfeld, absolvierte die CPL/IR-Ausbildung sowie 1980 den Fluglehrer BAZL-Kurs in Bern.
Seit dem 18. August 1980 ist Walter Bernet als Fluglehrer bei der ASFG in Wangen-Lachen tätig; heute als Cheffluglehrer und Flugschulleiter. Seit 2006 ist Bernet zudem BAZL Examiner (heute Senior Examiner). Er ist im Besitz der folgenden Lizenzen: CPL, IR, FII, FIE, SEP (Land und Wasser) SET und MEP. Walter Bernet verfügt über eine Erfahrung von über 33 500 effektiven Flugstunden – das entspricht fast vier vollen Jahren in der Luft. Er hat über 142 000 Landungen durchgeführt und soeben den 100. Flugzeugtyp geflogen. Bernets fliegerische Leidenschaft gilt dem Kunstflug. Sein Hauptanliegen ist die «Flight Safety»: Es liegt ihm am Herzen, seine Erfahrungen an Schüler, Piloten und Fluglehrer weiterzugeben.

Stelldichein 2016 der Luftwaffe

Luftwaffe Informationsrapport des Kommandanten

Leistungen würdigen und die Weiterentwicklung der Luftwaffe unterstützen: Diese zwei Kernthemen standen im Fokus des diesjährigen Informationsrapports des Luftwaffen-Kommandanten auf dem Flugplatz Emmen. Ausgewählte Highlights der Luftwaffen-Verbände im vergangenen Jahr liess Aldo C. Schellenberg Revue passieren. Verbunds-Übungen seien erfolgreich verlaufen und die Zusammenarbeit mit dem Heer sei massiv vorangetrieben worden. Erkenntnisse aus der Hypoxie-Forschung am Fliegerärztlichen Institut FAI der Luftwaffe sollen jetzt in die Praxis einfliessen. Unter absoluter Geheimhaltung hätte der Gefangenen-Austausch zwischen den USA und dem Iran über die Schweiz stattgefunden.

Neugliederung der Führungsstruktur

Für all diese Leistungen dankte Schellenberg den rund 800 Kader-Angehörigen und Mitarbeitenden des Kommandos Luftwaffe ausdrücklich, bevor er bei der Weiterentwicklung der Luftwaffe auf den personellen Ab- und Umbau ab 1. Januar 2018 als anspruchsvollen Prozess hinwies, welcher absolut sozialverträglich gestaltet werden müsse.

Bild: © VBS

Aldo C. Schellenberg, Kommandant der Schweizer Luftwaffe. | Franz. Legende folgt am Montag.

Bei der Neugliederung der Führungsstruktur der Armee werde die Luftwaffe im Einsatz dem Kommando Operationen unterstellt. Aufgaben, Kompetenzen und Prozesse müssten noch definiert werden. Bei den Aufgaben sei zwischen delegierten Bundesaufgaben wie Wahrung der Lufthoheit, sowie einsatzbezogenen Aufträgen wie Luftverteidigung, Erdkampf, Lufttransport und Luftaufklärung zu unterscheiden.

In der Zielstruktur Luftwaffe 2021 wird der Kommandant Luftwaffe den Rang eines Divisionärs bekleiden. Die Kommandi werden von drei auf zwei reduziert. Die Fähigkeiten der Luftwaffe müssten bis 2025 aufgebaut werden. Dabei soll bis 2020 der Typenentscheid für das neue Kampfflugzeug gefällt sein und die ersten Maschinen bis 2025 geliefert werden. Zum sistierten Projekt «Bodluv» verlor Schellenberg als Beteiligter nur wenige, jedoch klare Worte. Für die Zukunft der Luftwaffe forderte er eine Doktrin-und Fähigkeits-basierte Auslegeordnung.

Das globale Umfeld und die Lageentwicklung skizzierte Brigadier Alain Vuitel, Chef des Militärischen Nachrichtendienstes, eindrücklich. Die Frage blieb im Raum stehen, ob die Weiterentwicklung der Armee (WEA) diesen Entwicklungen standhalten könne. Nationalrätin Corina Eichenberger, Präsidentin der Sicherheitspolitischen Kommission, die als Gastrednerin auftrat, plädierte dieses Jahr hauptsächlich für die WEA. Vor vier Jahren hatte sie an gleicher Stelle den Teilersatz der alternden Tiger-Jets gefordert. Zwischenzeitlich ist aber kürzlich die letzte Tiger-RS in die Chronik der Luftwaffe eingegangen. **Felix Meier**

Aviatik-Weiterbildungskurse 2016

CFAC Viele Manager, die sich im dynamischen Umfeld der Aviatik-Branche bewegen, werden täglich mit hoch komplexen Herausforderungen konfrontiert.
Sei es nun der Umgang mit den sich ständig verändernden Regulationen, dem Druck bezüglich technologischem Fortschritt, sich neu bildenden Aufgaben und Spannungsfeldern aufgrund der Globalisierung oder Entscheidungen bezüglich grossen Investitionen – die Verantwortung ist enorm. In diesen herausfordernden Zeiten bietet das Center for Aviation Competence der Universität St.Gallen mittels verschiedener Aviatik-Weiterbildungskurse Unterstützung sowohl für Manager als auch Mitarbeiter verschiedenster Tätigkeitsbereiche in Aviatik-Unternehmen. In den mehrtägigen Kursen soll bestehendes Wissen aufgefrischt, neues Wissen aufgebaut und Know-How-Transfer innerhalb der Branche hergestellt werden.
Bevorstehende Weiterbildungskurse:

- 5. – 9. September 2016: Aviation Management Modul
- 12. – 16. September 2016: Accountable Manager Modul
- 21. – 23. November 2016: Aviation Auditor Modul

Detaillierte Informationen zu den verschiedenen Weiterbildungsseminaren und Anmeldungen unter: www.cfac.ch → Rubrik Aus- und Weiterbildungsmodule/ Weiterbildungsmodule
www.cfac.ch

VERMISCHTES

SWISS

Investition in Ausbildung

Swiss International Air Lines (Swiss) will in die Lehrlingsausbildung investieren und wird per 1. August 2016 einen Teil der Berufsausbildung von SR Technics übernehmen. Neu wird Swiss die Ausbildung in den Bereichen Polymechanik und Automatik durchführen. Beide Unternehmen arbeiten seit vielen Jahren bei der Lehrlingsausbildung zusammen. Hintergrund des Transfers ist ein erhöhter Fachkräftebedarf, den Swiss unter anderem auch mit Lernenden decken will. Dieser sei bedingt durch den im Rahmen der Flottenerneuerung geplanten Ausbau des Flugzeugwartungsbetriebs, schreibt Swiss in einer entsprechenden Mitteilung. In einem gemeinsamen Projekt haben Swiss und SR Technics eine Neuausrichtung dieses wichtigen Unternehmensbereichs vorgenommen und einen Transfer zu Swiss vereinbart. Die SR Technics-Berufsbildung bildet zurzeit 127 Lernende in 11 verschiedenen Berufen aus und ist einer der grössten Ausbildungsbetriebe in der Region Zürich.

Beitrag für AERO REVUE

CFAC

Felix Meier

10 JAHRE CENTER FOR AVIATION COMPETENCE

KASTENTEXT

Eine Schweizer Luftfahrt-Erfolgsgeschichte

Das HSG-Center for Aviation Competence ist eine unabhängige Institution der Universität St. Gallen. Zweck dieses Kompetenzzentrums ist die Unterstützung der Luftfahrt durch Forschungen und Dienstleistungen sowie durch Seminare und Konferenzen auf wissenschaftlicher Basis. Das CFAC dient als kompetente Anlaufstelle für Fragen im Zusammenhang mit der Luftfahrt. Längerfristig bietet es für Betriebe der Luftfahrt eine Aus- bzw. Weiterbildung auf dem Gebiet der Luftfahrt an. Es wird insbesondere auf Aspekte der Betriebswirtschaft, der Wirtschaftspolitik, des Luftrechts, des Arbeitsrechts, der Logistik und der Corporate Governance fokussiert.

Dabei konzentriert sich das CFAC auf die drei Geschäftsfelder Forschung, Lehre und Dienstleistungen. Im Bereich der Forschung werden Dissertationen sowie Master- und Bachelorarbeiten im Themengebiet der Luftfahrt betreut. In den renommiertesten Aviation Journals werden eigene Beiträge publiziert. Im Bereich der Aus- und Weiterbildung wird die Übernahme von Kursen an der HSG sowie die Einbindung in das Ausbildungsangebot der Universität St.Gallen angestrebt. Erste Abklärungen bezüglich Diplomkursen und eines Luftfahrt EMBA in Aviation Management sind erfolgt. Im dritten Geschäftsfeld Dienstleistungen, geht es um die Akquisition von verschiedenen Projekten und Studien. Diese werden durch das CFAC an die bestqualifizierten beteiligten Institute des Kompetenzzentrums zur Bearbeitung vermittelt. Eine institutsübergreifende Projektzusammenarbeit wird angestrebt.

www.cfac.ch

1‘555 Zeichen mit LZ

Interview

mit Prof. Dr. Roland Müller und Dr. Andreas Wittmer

Fotos (Felix Meier) (ohne Bildbearbeitungsprogramm!)

Dr. Andreas Wittmer und Prof. Roland Müller freuen sich über 10 Jahre CFAC, eine Schweizer Luftfahrt-Erfolgsgeschichte

Prof. Dr. Roland Müller begrüsst eine Hundertschaft von Gästen und Gratulanten.

Der Geschäftsführer Dr. Andreas Wittmer blickt zuversichtlich auf die Zukunft des CFAC.

Leben zwischen Himmel und Erde

Der Schweizer Fallschirm-Pionier Erich Grätzer feiert im Februar 2016 seinen 80. Geburtstag. Sein Lebenswerk für den Fallschirmsport wurde zweimal mit der FAI-Fallschirm-Goldmedaille geehrt. Als Berufsoffizier wurde ihm die Ehre eines «Grand Officier de l'ordre du mérite du Conseil Internationale du Sport Militaire» zuteil.

Text: Felix Meier

Als Vater Grätzer den jungen Erich einst auf den Flugplatz Dübendorf schleppte, nahm ihn der internationale Velorennfahrer und Kunstflugpilot Hans Marti im Bücker mit. Das war der Start zu Erich Grätzers sportlichen und beruflichen Höhenflügen in der Aviatik. Während seiner Lehre als Flugzeug-Mechaniker beim damaligen Bundesamt für Militärflugplätze ergriff ihn die Faszination des Fliegens. Auf dem Flugfeld Spreitenbach versuchte er sich an Bord des Grunau-Babys im Segelfliegen, noch ohne einen Fallschirm tragen zu müssen. Als Gründungsmitglied der AeCS-Sektion Langenthal erlebte er 1959 auf dem Flugfeld Sisseln nach vorgängigen Lastenabwürfen seinen Erstabsprung an einem Dreieck-Kohnke-Fallschirm. Die Absprunghöhe betrug 350 Meter über Grund, beim neunten Absprung waren es bereits drei Sekunden im Freifall!

Theoriebücher zur Ausbildung existierten kaum, das Material war uralt. Noch gab es keine Person in der Schweiz, die jungen Fallschirmbegeisterten den freien Fall hätte beibringen können. Eine Weiterausbildung führte Grätzer nach Châlon s/S, einem Zentrum im damals führenden «Fallschirm-Frankreich». Im August 1960 sprang er aus 4000 Metern Höhe und stoppte eine Freifallzeit von 75 Sekunden. Erich Grätzer fasste den Entschluss, die Fallschirm-Instruktion auch in der Schweiz zu ermöglichen. So erarbeitete er ein Ausbildungsprogramm, das vom damaligen Luftamt akzeptiert wurde. Das Fallschirm-Material stammte noch als Überschuss aus Beständen der US-Army. Die 28-Fuss-Pioneer-Schirme verfügten über keine Schlitze zur Steuerung. Unter Anleitung des Sohnes nähte Mutter Grätzer Packschläuche zur Öffnungs-Dämpfung. Erich schnitt zur Steuerung Schlitze in die Stoffbahnen. 1963 erteilte ihm das Luftamt das Fallschirm-Wart Brevet No 13 und die Fallschirmspringer-Lizenz 105.

Vom Sport zum Beruf

Nach der Offiziersschule in Payerne beauftragte ihn Oberst Wetter aufgrund einer Initiative von Infanterie-Offizieren mit einer Studie «Fallschirmtransportierte Soldaten». Daraus resultierte eine Botschaft an die eidgenössischen Räte, welche den Antrag auf Aufbau und Einsatz zweier Kompanien Fallschirm-Soldaten bewilligten. In den Manövern des Feldarmeekorps 4 im Jahr 1964 wurden erstmals Fallschirmspringer und Taucher eingesetzt. Unter der Leitung von Oberleutnant Grätzer kam ein Para-Detachement von 28 zivilen, ausgewählten Fallschirmsportspringern erfolgreich zum Einsatz. Am 1. Januar 1967 trat Grätzer im Hauptmannsgrad in den Instruktionsdienst der Schweizer Armee ein. Ein Jahr später wurde er zum «Beamten» gewählt – ein Status, der, wie Divisionär Leuthold in seiner Laudatio bei der Pensionierung von Grätzer sagte, «wohl nie so recht zu ihm passen wollte».

Bilder: zvg

Erich Grätzer, im Februar 80-jährig, ist für seine Verdienste um den Fallschirmsport vielfach ausgezeichnet worden.

1967 begann der Aufbau der Fallschirmgrenadier-Kompanie 17. Um diese Spezialeinheit auszubilden und weiterzuentwickeln, absolvierte Grätzer, erster Kommandant dieser Einheit, Kurse im Ausland, bei der deutschen Bundeswehr, bei den amerikanischen «Green Berets», bei den «Parachutistes de choc» in Frankreich und beim «Special Air Service Regiment» in England. All diese Erfahrungen fliessen noch heute in die Ausbildung der Paras ein, der Fallschirm-Aufklärer-Kp 17 im «Kommando Spezialkräfte» der Schweizer Armee. 1983 organisierte er die militärische CISM-Fallschirm-Weltmeisterschaft auf der Allmend Frauenfeld mit 30 teilnehmenden Nationen. In der Folge wurde er zum «Président du

Comitée Technique Permanente Parachutisme du CISM» ernannt, ein Amt, das er zehn Jahre innehatte. Auf dem Dienstweg und aus Anlass der 700 Jahre-Feier der Eidgenossenschaft setzte er für die im April 1991 auf dem Männlichen durchgeführte FAI-Para-Ski-Weltmeisterschaft eine Helikopter-Staffel der Luftwaffe ein.

1991 gehörte Erich Grätzer als Oberstleutnant zu denjenigen, die in den militärischen Vorruhestand verabschiedet werden konnten. Im Rahmen einer schlichten Zeremonie auf dem Schlachtfeld Sempach würdigte der damalige Chef Nachrichtendienst, Peter Regli, seine Verdienste, und die Luftwaffe ehrte ihn mit einem Tiefüberflug von zwei Mirages. Paul Leuthold, damals Waffenchef der Fliegertruppen, qualifizierte den «obersten Fallschirmer» als «unkonventionell, ehrgeizig, eigenständig, manchmal bis an den Rand der Legalität gehend und ohne grossen Respekt vor Dienstwegen». Erich werde als «Bider der Fallschirmgrenadiere» in die Geschichte eingehen. In den folgenden zehn Jahren engagierte er sich als vehementer Befürworter der Miliz und des Ehrenamtes für viele Belange sowohl des AeCS wie auch des CISM.

Vom Beruf zum Sport

Grundlage all seines Wirkens war für Erich Grätzer der Fallschirmsport. Sicherheit war ihm oberste Maxime. Das Risiko musste im zivilen wie militärischen Bereich immer kalkulierbar sein: «Fallschirmspringer sind keine Hasardeure.» Aus der Fallschirmsportgruppe Langenthal formierte er den Para-Sport-Club PSC. Als auf dem Flugfeld Lommis (TG) hohe Stangen an den Pistenenden zur Verunmöglichung von Flugbewegungen aufgestellt und mit Jagdgewehren auf Flugzeuge geschossen wurde, bot ihm die Familie Berner in Sitterdorf (TG) 1965 eine neue Basis und einen Pilatus Porter (HB-FAT) als Absetzflugzeug für den Schul- und Trainingsbetrieb, ausgerüstet mit Funkanlage und Skis. Sitterdorf war damals auch die erste Basis zur Rekrutierung und Ausbildung von Fallschirmgrenadieren. Fallschirmspringen wurde in die militärische Fliegerische Vorschulung FVS, heute Sphair, aufgenommen.

Als auch in Sitterdorf die Fallschirmspringer Ende der 60er Jahre wortwörtlich handfest vertrieben wurden, fand der PSC bei der Familie Müller auf der Flying Ranch in Triengen (LU) eine neue Heimat. Aus der Schule PSC sind seither zahlreiche national und international erfolgreiche sportliche und militärische Titelhalter, darunter Tochter Claudia und Sohn Alain Grätzer, hervorgegangen. Zwölf Jahre war Erich Grätzer Vertreter des AeCS in der Eidgenössischen Aufsichtskommission FVS. Während 16 Jahren vertrat er den Fallschirmsport als Mitglied im AeCS-Direktions-Comitée. In diese Zeit fielen wegweisende Entscheide für den Schweizer Fallschirmsport, etwa die Einführung eines Sportarztes im AeCS, die Zulassung von Fallschirmsportlern in die Ausbildung zum NKES-Diplomtrainer, die Entlassung des Fallschirmsports aus der Aufsichtspflicht des Luftamtes Mitte der achtziger Jahre und die Umstrukturierung des Fallschirmsports innerhalb des AeCS. Während sieben Jahren leitete er die Arbeitsgruppe «Militärflugplätze», welche ein Konzept zur zivilen Nutzung derselben erarbeitete. In der Folge wurden acht ehemalige Militärflugplätze ins Schweizer Flugplatznetz aufgenommen. Beim Sachplan SIL (Infrastruktur Luftfahrt) wirkte er bei den über 11 000 Eingaben des AeCS an vorderster Front mit. 2001 war er sowohl Organisator der AeCS-Jubiläums-Delegierten-versammlung 2001 als auch der 94. Generalkonferenz der FAI in Montreux. Grätzer engagierte sich im AeCS-Direktions-Comitée bis zu seiner Abwahl im Jahr 2002.

Über die Grenzen hinaus

Seine internationale Ausbildung und sein Wirken im CISM schufen ihm ein Netzwerk, in welchem er bis heute ein anerkannter und gefragter Experte ist. Als Projektleiter erarbeitete er ein Konzept für ein Internationales Fallschirm-Trainings-Zentrum in Europa. An den World Air Games in der Türkei und Spanien setzte ihn die FAI als Sicherheits-Experte ein. Im vergangenen Dezember wurde er zu den World Air Games nach Dubai eingeladen. Und meist war der Fallschirm im Gepäck.

2327 Absprünge verzeichnet sein Log-Book. Darin sind zahlreiche homologierte Rekorde aufgeführt, so der Schweizer Freifall-Rekord 1960 mit 130 Sekunden, 1962 ein Freifall-Rekord über Norddeutschland aus einer «Noratlas», der Höhengruppen-Rekord 1963 über Laax aus 7900 Metern aus der Boden-Luke eines Turbo-Porters oder der erste Nachtabsprung in der Schweiz 1964 über dem Etzel. Wenn er an seinem 80. Geburtstag noch einmal «aus allen Wolken fällt», dann wünscht er sich wie immer, dass das Fallschirmspringen vor allem für die Schweizer Jugend vermehrt als attraktive Freizeit-Gestaltung bekannt gemacht und ermöglicht wird. ‹

Erich Grätzer

- Geboren am 26. Februar 1936
- Vierjährige Lehre als Flugzeug-Mechaniker, zwei Jahre Handelsschule
- Ausbildung zum Luftwaffen-Offizier in Payerne
- Eintritt als Hauptmann ins Berufs-Offiziers-Korps der Schweizer Armee am 1.1.1967
- Erster Kommandant der Fallschirm-Grenadier-Kompanie 17
- «Chef Fallschirm-Grenadiere» bis 1991
- Organisator der CISM-Fallschirm-Meisterschaften 1983 in Frauenfeld mit 30 teilnehmenden Nationen
- 10 Jahre Präsident im CISM für militärisches Fallschirmspringen mit 100 Nationen
- Bis 2002 Vize-Präsident des Aero-Club der Schweiz, dabei 7 Jahre Vorsitzender der Arbeitsgruppe Militärflugplätze
- Zweimal von der FAI mit der Fallschirm-Goldmedaille ausgezeichnet.

Beitrag für AERO REVUE

CFAC

Felix Meier

Interview mit Prof. Dr. Roland Müller, Präsident, und Dr. Andreas Wittmer, Geschäftsführer

10 Jahre Center for Aviation Competence

1 Welches war der Grund zur Gründung des CFAC?

Das war ein spontaner Entschluss an der DV des AeCS 2005 im Fliegermuseum Altenrhein: Roland Müller, kurz zuvor von der Uni SG als Titularprofessor für „Luftrecht" berufen und zu dieser Zeit noch AeCS-Zentralpräsident, traf auf Andreas Wittmer, damals AeCO-Präsident, und machte den Vorschlag: *„Weshalb gründen wir beide nicht ein Zentrum für Aviatik?"*

2 Gibt es „Vorbilder" eines CFAC in anderen Staaten?

Ähnliche Centers gibt es in England und den USA. Für die Luftrechts-Forschung bekannt ist insbesondere die holländische Universität Leiden.

3 Welches sind Höhepunkte der vergangenen zehn Jahre?

Diese sind zahlreich wie die Awards von der Stiftung Pro Aero und das Tissandier Diplom der FAI, die Schriftenreihe mit dem nunmehr 10. Band, die Begegnung mit dem Scheich von Dubai, die Schulung bei Austro Control, Swiss und Edelweiss oder die weltweite Verbreitung von e-book in Aviation Management und Aviation Risk und Safety Management.

4 Welche Ergebnisse des CFAC sind bisher in die Schweizer Luftfahrt eingeflossen?

Grundlagenarbeit konnte für Flugplätze wie Samedan, Dübendorf und Ecuvillens geleistet werden. Das Emissionshandelssystem war Thema bei der Swiss. Beiträge zum Arbeits- und Luftrecht fanden Eingang bei der REGA

ebenso wie die Thematik „Volkswirtschaftliche Einbindung der Schweiz“ beim BAZL.

5 Wird das CFAC vom BAZL unterstützt und wenn ja, in welcher Form?

Wir pflegen eine allgemein gute Zusammenarbeit, dabei vor allem in den Bereichen Ausbildung und Referenten-Austausch, aber auch immer wieder bei Projekten.

6 Welches sind die aktuellen und welches sind die gewünschten Projekte, welche das CFAC bearbeitet oder bearbeiten möchte?

Grösstes und anspruchsvollstes Projekt ist das SARC „Swiss Aviation Research Center“, welches mit Forschungsgeldern aus der Mineralölsteuer wichtige Erkenntnisse für die Aviatik liefern soll. Bereits konnten mit der ETHL (EPFL) und dem ZHAW eine Absichtserklärung unterzeichnet werden. Auch mit der ETH laufen die Verhandlungen vielversprechend. Selbst das BAZL unterstützt die Initiative. Aktuell arbeitet das CFAC am internationalen „COST“-Projekt, welches die Bedeutung der Anbindung von Regionen über die Regionalflugplätze beurteilt. 2017 wird neu ein Zertifikats-Lehrgang in Global Aviation Management durchgeführt, wobei ein Modul in Singapore angeboten wird.

7 Welche Bedeutung hat das CFAC für die Leicht- und Sport-Aviatik im Blick auf den Aero-Club der Schweiz?

Das CFAC will nebst zahlreichen Dienstleistungen für den AeCS das „Handwerk“ des Fliegens, die intrinsische Motivation, in allen Sparten vermitteln. Dazu gehören auch der Segelflug und der Kunstflug. Für Vorstände von Vereinen können über den Aero-Club Vergünstigungen in Kursen angeboten werden.

8 Welche Bedeutung hat das CFAC auf internationaler Ebene?

Mit Ausbildungs-Angeboten in Singapore, in Dubai und in Thailand und in Zusammenarbeit europäischen Universitäten, Flughäfen und Fluggesellschaften hat das CFAC in den vergangenen zehn Jahren internationale Anerkennung gewonnen. Das CFAC ist auch die Adresse der

globalen Air Transport Research Society und ist somit bei den Luftfahrtwissenschaftlern weltweit eine bekannte Institution.

9 Für welche Studienrichtung ist das CFAC von Bedeutung?

Luftrecht und Aviation Management decken ein breites Spektrum in verschiedenen Bereichen bis auf Masterstufe ab.

10 Was wünscht sich das CFAC für die Zukunft?

Einführung des Fachs „Luftrecht“ auf Universitätsstufe in der Schweiz. Für Forschung und Ausbildung werden vermehrt finanzielle Mittel erwünscht. Und gegenüber der Schweizer Politik und der Bevölkerung die Akzeptanz und Gleichstellung des Luftverkehrs als öffentlicher Verkehr.

3‘750 Zeichen mit LZ mit Titel

Interview: Felix Meier, 17.08.2016 / freigegeben von Roland Müller am 19.8.2016 per e-mail

Fotos: Felix Meier (leider ohne Bildbearbeitungsprogramm)

Anhang: cv Roland Müller und Andreas Wittmer (separat im E-Mail)

CV

Roland Müller
Jg. 1956, von Winterthur & Staad/SG
Rechtsanwalt und öffentlicher Notar
Prof. Dr iur. HSG / Privatdozent
Partner Kanzlei Müller Eckstein, Staad/SG und Herisau/AR
Berufspilot / Fluglehrer
Präsident des HSG-Center for Aviation Competence
Ehrenpräsident Aero-Club der Schweiz
r.mueller@advocat.ch

Im Gedenken an die erste Luftrettung vor 70 Jahren

Mit der A-99 als Nummer Eins der Storchenschar des Vereins Storchenfreunde gedachten diese zusammen mit der Luftwaffe und der REGA an historischer Stätte auf dem Militärflugplatz Meiringen dem denkwürdigen 24. November 1946. Mit sichtlichem Stolz begrüsste der „Storchenvater“ Reiner Vondruska am 24. November eine illustre Gästeschar. Er dankte der Stiftung „Historisches Armee-Material“ für deren wertvolle Unterstützung. Flugplatzkommandant Oberst Kunz erinnerte, dass genau von diesem damaligen Hangar aus und an diesem Tag vor 70 Jahren die erste Luftrettung gestartet wurde. Sascha Hardegger von der REGA zitierte aus den damaligen Schriften, wonach am 23. November abends der Entschluss mit den Piloten zum Rettungseinsatz gefasst wurde. Mit Pilot Jean Buehler startete die A-99 am Nachmittag zurück zur Home Base Dübendorf.

www.storchenfreunde.ch

833 Zeichen mit LZ ohne Titel / Felix Meier

Bilder – Legenden

Jean Buehler pilotiert die A-99 von Meiringen zurück nach Dübendorf (Foto Felix Meier)

Beitrag für COCKPIT

Im Gedenken an die erste Luftrettung vor 70 Jahren

Ohne ihn gäbe es keine flüggen Störche: Vereinspräsident Reiner Vondruska (Foto Felix Meier)

Legende der Schweizer Luftfahrtgeschichte: Fieseler Storch,
vor 70 Jahren Menschen vom Gletscher gerettet (Foto Felix Meier)