

50 Jahre alt und offen für Neues

Vor 50 Jahren beschlossen die Motorkunstflugpiloten, sich in der Schweiz zusammenzuschliessen. Sie gründeten die Swiss Aerobatic Association SAA. Ressourcen bündeln, um gemeinsam Hindernisse zu überwinden, und den Kunstflug repräsentieren: Das tut die SAA bis heute.

Text: Andrea Bolliger

Der Aero-Club der Schweiz bildete 1969 die erste Kunstflug-Nationalmannschaft. Im darauffolgenden Jahr beschlossen drei dieser Piloten – Eric Müller, Christian Schweizer und Alexander Leitner –, ein eigenes Flugzeug zu kaufen: Eine vom Schweizer Piloten Arnold Wagner entwickelte Acrostar, die dem damals neusten technischen Stand entsprach. Beim Kauf dieses Flugzeugs blieb es nicht. Die drei Piloten gründeten am 15. Dezember 1970 zuhause bei Eric Müller in Riehen (BS) die Swiss Aerobatic Association SAA. Müller prägte die Anfänge der SAA. Seine technischen Innovationen, der von ihm modernisierte ARESTI-Katalog, seine Bücher und seine sportlichen Leistungen als Konkurrent machten ihn zu einer Persönlichkeit von internationalem Rang. Er stellte Selektions- und Wettbewerbsregeln auf und gestaltete Trainingskurse, die er persönlich leitete, um die Nachfolge der Piloten zu sichern.

Neue Flugzeugtypen beeinflussten den Kunstflug

Bis in die 1980er- und 1990er-Jahre sahen sich die Schweizer Kunstflugpiloten damit konfrontiert, dass ihre Spitzen-Wettbewerbsflugzeuge aus deutscher, britischer oder amerikanischer Produktion (mit wenigen Ausnahmen) in der Schweiz nicht registriert werden konnten, weil sie die sehr strengen technischen Zulassungsnormen nicht erfüllten.

Ende der 1980er-Jahre eroberten neue Flugzeuge mit Karbonflügeln und Triebwerken mit mehr als 300 PS den Markt. Ein Meilenstein für den Kunstflug: Mit diesen Maschinen konnten ganz neue Figuren geflogen werden. Diese wurden in den ARESTI-Katalog, der die im Wettbewerb zu fliegenden Flugfiguren enthält, aufgenommen. Damit hob sich das Niveau der zu fliegenden Kunstflugprogramme.

Die nächste Revolution im Kunstflug wird mit der Entwicklung von leistungsstärkeren und leichteren Elektromotoren erwartet.

Training wieder in die eigenen Hände nehmen

Bis Mitte der 80er-Jahre organisierte der AeCS die nationalen Wettbewerbe noch selbst. Dann übernahm die SAA diese Aufgabe. Die Vereinigung stellte zwei eigene Flugzeuge zur Verfügung und liess die Piloten in Trainingslagern hauptsächlich in Frankreich bei lokalen Instruktoren ausbilden.

Heute beschränkt sich die Tätigkeit der SAA, die dem Motorflugverband der Schweiz angehört, auf die Organisation von Schweizer Meisterschaften. Trainingscamps mit ausländischen Trainern (französische, deutsche, russische oder amerikanische) werden für interessierte Piloten privat organisiert. Die SAA möchte dies nun ändern und sich wieder vermehrt selber um die Nachwuchsförderung und Ausbildung kümmern.

Bewusstsein für die Auswirkungen

Bereits seit 2008 kompensiert die SAA bei Wettbewerben ausgestossene CO₂-Emissionen über MyClimate. Die Verwendung von Diesel als Raucherzeuger hat sich die SAA selber verboten. Stattdessen wird medizinisches Weissöl eingesetzt, welches z.B. für Produkte der Körperpflege oder auch im ökologischen Landbau als Insektizid verwendet wird. In Zusammenarbeit mit dem BAZL und dem FSVM/MFVS hat die SAA 2017 auch eine Charta der guten Praxis herausgegeben, um die Respektierung der Anwohner durch die Festlegung von Grundregeln und Flugzeiten für den Kunstflug in der Schweiz zu gewährleisten. < www.saa.ch



Zwei Generationen Kunstflugzeuge: Die Acrostar HI27 und ...



... die Extra 330 SC, eines der heute am häufigsten eingesetzten Kunstflugzeuge.

Neue Impulse für den Motorkunstflug in der Schweiz

Seit 2019 präsidiert Jérôme Cusin die SAA. Er steckt voller Tatendrang und möchte den Motorkunstflug insbesondere in der Deutschschweiz wieder populärer machen.

AeroRevue: Herr Cusin, seit 2019 präsidieren Sie die Swiss Aerobatic Association SAA. Welche Pläne hatten Sie, als Sie ihr Amt antraten, und was haben Sie bereits umgesetzt?

Jérôme Cusin: Ich möchte dem Motorkunstflug in der Schweiz wieder neue Impulse geben und die SAA bekannter machen. Eine Zeit lang konzentrierte sich unser Verein nur noch auf die Organisation der Schweizer Meisterschaften (SNAC). Das soll sich nun ändern. Wir wollen Schulungskurse entwickeln, die den Wünschen und Bedürfnissen der Schweizer Piloten entsprechen, indem wir mit bestehenden Flugschulen und lokalen Instruktoressen zusammenarbeiten. Wir sind überzeugt, dass die Kunstflugausbildung einen wertvollen Beitrag zur Flugsicherheit leistet.

Dann wünsche ich mir eine engere Zusammenarbeit der Piloten innerhalb der verschiedenen Sprachregionen. Wir haben bereits Workshops – einen in der Westschweiz und einen in der Deutschschweiz – veranstaltet, um herauszufinden, was die Mitglieder von der SAA erwarten und sich der Vorstand in Zukunft danach ausrichten kann.

Mit dem Hamilton Swiss Aerobatic Cup basierend auf der Hamilton Trophy haben wir einen zweiten nationalen Wettbewerb definiert, der für Anfänger zugänglicher ist.

Im vergangenen Jahr mussten Sie für die Durchführung der SNAC einen neuen Flugplatz finden. Wo liegen die Schwierigkeiten, einen Flugplatz für die Durchführung eines Kunstflugwettbewerbs zu finden?

Ich sehe das Hauptproblem in der Tatsache, dass die meisten Flugplätze keine Flugveranstaltungen mehr organisieren. Die Kehrseite davon ist, dass die Fähigkeiten zur Organisation solcher Veranstaltungen wie auch die «Gewöhnung» der Bewohner an bestimmte Lärmbelastungen verloren gehen. Heutzutage wollen wir auch Konflikte mit der Nachbarschaft vermeiden, auch wenn dieses Problem meiner Erfahrung nach intern oft überschätzt oder sogar dramatisiert wird. Der direkte Dialog und die besonderen Kontakte zu den lokalen Behörden und Anwohnern sind das beste Mittel.

Was unternehmen Sie dagegen?



«Kunstflug ist mein Leben», sagt Jérôme Cusin. Schon als Kind träumte er davon, Kunstflugpilot zu werden, wenn er seinen Vorbildern Paul Tamarcaz und Jean-Pierre Besson zusah. Diesen Traum hat er sich längst erfüllt und mit zahlreichen Meistertiteln und Podestplätzen gekrönt. Seine Motivation wurde schon oft auf die Probe gestellt: «Die Zeit und die Ressourcen, welche es zur Lösung der verschiedenen Probleme braucht, erfordern eine gewisse Kampfeslust.»

Seit mehr als 40 Jahren organisieren wir die SNAC auf denselben Flugplätzen. Wir versuchen nun, auf «neue» Flugplätze zu gehen. Wir versuchen ihnen zu sagen, dass die Austragung auch für sie interessant ist, weil es ihnen ein kostenloses Unterhaltungsprogramm garantiert. Im letzten Jahr haben wir die SNAC an einen Tag der offenen Tür gekoppelt; diesen wollen wir auch dieses Jahr in Bex durchführen. Die Kommunikation im Vorfeld sowie persönliche Kontakte sind nach wie vor das beste Mittel.

Sie sagen, dass sich Piloten aus der Westschweiz eher für den Kunstflug begeistern lassen. Warum ist das so?

Der Kern der Schweizer Kunstflugszene befand sich schon immer in der Westschweiz. Binahe alle Vereine dort verfügen über eigene Kunstflugzeuge, was in der Deutschschweiz seltener der Fall ist. So ist der Zugang zum Kunstflug in der Westschweiz einfacher.

Wie möchten Sie Piloten aus den anderen Landesteilen für den Kunstflug begeistern?

Innerhalb der SAA haben wir sehr kompetente Ausbilder und Piloten im Bereich des Kunstflugs. Wir möchten diese Schulen zur Verfügung stellen, die ihre Kunstflugaktivität fördern möchten. Das Hauptproblem besteht, wie bei allen Verbänden, ob in der Luftfahrt oder nicht, darin, Menschen zu finden, die bereit sind, ihre Zeit zu opfern und über längere Zeit motiviert zu bleiben.

Gibt es Bemühungen und Möglichkeiten, Kunstflugwettbewerbe für das Publikum attraktiver zu machen?

Wir denken darüber nach, aber es ist sehr schwierig. Wir müssen zugeben, dass man relativ «fachkundig» sein muss, um einen klassischen Kunstflug-Wettbewerb in seiner Gesamtheit zu würdigen. Eine Möglichkeit wäre die Installation von Onboard-Kameras mit Live-Übertragung. Doch das übersteigt derzeit unsere Möglichkeiten völlig. Wir haben heute ein neues Konzept, indem wir versuchen, Freestyle-Wettbewerbe in andere Veranstaltungen wie Fly-Ins, Flugshows oder andere Anlässe zu integrieren. Damit könnten wir die Disziplin einem breiteren Publikum bekannt machen und der Veranstalter bekommt dafür eine Show geboten. Wir stehen mit verschiedenen Veranstaltern in Kontakt.

Derzeit finden sich die Namen der Schweizer Kunstflugpiloten in den Ranglisten internationaler Wettbewerbe weit hinten. Warum?

Das ist vor allem darauf zurückzuführen, dass der Kunstflug international in den letzten 25 Jahren noch professioneller geworden ist und die Mittel der «Profis» zehn- oder sogar zwanzig Mal höher sind als das, was sich ein Schweizer Pilot leisten kann. Piloten der führenden Nationen wie Russland oder Frankreich sind fast alle Profis. In Frankreich erhalten Piloten der Nationalmannschaft pro Jahr eine sechswöchige, vom Staat bezahlte Ausbildung. Sie geniessen den Status eines Elitesportlers, was sie zu speziellen Urlaubswochen zugunsten des Sports berechtigt. Für einen Schweizer, der normalerweise arbeitet, ist es unmöglich, dagegen anzukommen.

Interview: Andrea Bolliger