

«Capito!»

Er ist einer, der beides kennt, die Flächenfliegerei und das Helifliegen. Jörg Wiesmann, besser bekannt unter dem Namen «Capito», erzählt im skyheli.ch-Interview aus seinem Fliegerleben, das ihn in so manches Cockpit gebracht hat.

Foto Eugen Bürgler



Jörg Wiesmann mit Jahrgang 1949 hat in seinem Berufsleben unterschiedlichste Bereiche der Aviatik kennen gelernt. Seine grösste Leidenschaft gilt aber nach wie vor der Helifliegerei mit ihren vielfältigen Einsatzmöglichkeiten.

Die Fragen stellte Eugen Bürgler

► **Rund 17'500 Flugstunden stehen in Ihrem Flugbuch, hat Ihnen der Transportflug heute Morgen noch Spass gemacht?**

Ja sicher! Mit dem Heli eine schöne Arbeit zu erledigen, ist nach wie vor sehr befriedigend. Ich bin sehr glücklich und dankbar, dass ich bei der Heli Linth und der Heli Bernina die Chance habe, auch jetzt noch als Pilot fliegen zu dürfen, obwohl ich sicher nicht mehr gleich schnell und agil bin wie die jungen Leute.

► **Sie fliegen seit rund 40 Jahren, welches waren Ihre ersten Schritte in der Aviatik?**

Auf dem Flugplatz in Dübendorf absolvierte ich eine Lehre als Maschinenmechaniker und arbeitete auf diesem Beruf bei der Direktion für Militärflugplätze. Anschliessend bekam ich eine Stelle im Kontrollturm von Dübendorf. So konnte ich mir die Ausbildung zum Privatpiloten (auf Flugzeugen) finanzieren. Weil ich eher der handwerkliche Typ bin, erfüllte ich die schulischen Minimalanforderungen für die Fliegerische Vor-

schulung nicht, konnte das PPL und später die Berufspilotenlizenz aber auf diesem Weg machen. Meine ersten Flugstunden nahm ich in Locarno beim bekannten Ruedi Meier auf einer Cessna 150. Am meisten Flugstunden kamen dann als Segelflugzeug-Schlepppilot in Schänis auf einer Champion zusammen. So kam ich zu relativ viel Erfahrung auf Heckradflugzeugen, was dann bei der Umschulung auf den PC-6 Turbo Porter hilfreich war. Dazu brachte mich Guido Good, ein begnadeter Werkspilot bei den Pilatus-Flugzeugwerken. Für Zimex konnte ich im Folgenden manchmal Überführungsflüge von Zürich nach Buochs machen – damals war ich natürlich froh um jeden Flug, den ich ausführen durfte. Während 15 Jahren setzte ich dann mit dem Turbo Porter Fallschirmspringer ab.

«Ich bekam die Chance, als Jungpilot bei der Rega angestellt zu werden und von einem Ausbildungsbeitrag zu profitieren.»

► **Und wie sind Sie zur Helikopterfliegerei gekommen?**

Weil in der Schweiz kaum Militärpiloten in die Zivilliegerei wechselten, gab es damals eher wenig Helipiloten. Anders war das in Deutschland und Österreich, wo viele Piloten nach dem Ausscheiden aus dem Militär eine neue Stelle suchten. So kamen grossartige Piloten wie Sigi Stangier, Günther Amman oder Hans Luggauer in die Schweiz, die zusammen mit den Schweizer Piloten viel Know-how erarbeiteten. Der Bund hat aber erkannt, dass der eigene Pilotennachwuchs besser gefördert werden musste, und so gab es die Möglichkeit, vom Bund einen Beitrag für die Heliberufspiloten-Ausbildung zu erhalten. Voraussetzung dafür war allerdings ein Fünfjahres-Arbeitsvertrag bei einem Helikopterunternehmen. In dieser Zeit arbeitete ich noch immer in Dübendorf, war aber oft bei den Motorfliegern in Kloten. Dort hat mich Ueli Soltermann angesprochen und gefragt, ob ich nicht als Mechaniker zur Rega wechseln möchte. Ich könnte dann dort später auch Helifliegen lernen. Ich bekam also die Chance, als Jungpilot angestellt zu werden und von einem Ausbildungsbeitrag zu profitieren. Ich entschied mich natürlich für diesen Weg. Die Ausbildung erfolgte aber nicht bei der Rega. So wurde ich der erste Flugschüler von Ueli Soltermann auf Hughes 300 bei Fuchs Helikopter. Das Berufspilotenbrevet konnte ich später bei der Heliswiss in Bern machen. Bei der Rega wurde ich nach und nach eingeführt, zuerst waren es technische Überführungsflüge oder Einsätze, die am Doppelsteuer gemacht werden konnten, später kamen geplante Einsätze wie Patientenüberführungen von Spital zu Spital dazu. Zuerst flog ich bei der Rega den Jet Ranger, später kamen Alouette III und Bo105 dazu. Parallel ergaben sich Gelegenheiten, zum Beispiel an Rundflügen bei der Heliswiss Flugstunden zu sammeln.

► **Wo haben Sie ihre Erfahrungen mit Unterlasten gemacht?**

Ich bekam die Möglichkeit, bei der Heli Linth in die Transportfliegerei einzusteigen. Dann folgten vier Jahre bei der Heliswiss in Samedan. Wir sagten damals scherzhaft, ein Helikopter ohne Unterlast ist kein Helikopter. Bei beiden Firmen gab es parallel dazu Einsätze für die Rega. Als Mechaniker habe ich noch erlebt, wie die Piloten beim Beton-Fliegen über eine rote Autoruf-Lampe informiert wurden, wenn es einen Rega-Einsatz gab. Erst danach wurden die ersten FM-Funkgeräte eingebaut. Bei Heliswiss war damals die Zeit der grossen Bell-Helikopter. Der

Bell 214 zum Beispiel, ein starker Heli, mit dem wir zwei Tonnen auf 3000 Meter heben konnten. Auch den Bell 205 habe ich noch erlebt, und ich durfte den letzten Bell 204 der Heliswiss nach Spanien fliegen, wo er als Feuerlösch-Heli weiter betrieben wurde.

► **Gab es auch Einsätze ausserhalb der Schweiz?**

Ja, ich war mehrmals für längere Einsätze im Ausland. Als Fluglehrer auf dem Bell 47 Soloy war ich in Lesotho tätig. Mit dem Jet Ranger führte ich Sprühflüge auf Dattelpflanzungen in Oman aus, und dann kamen die Einsätze für die UNO im Sudan dazu.

► **Wie erlebten Sie das erste Kapitel der Super Puma-Geschichte in der Schweiz?**

Angefangen hat es damit, dass erzählt wurde, es gebe eine neue Firma mit dem Namen Helog und die wolle einen Super Puma kaufen. Niemand glaubte an die Operation mit dem Super Puma und viele sagten, dieser Heli werde nie in der Schweiz landen, der sei vorher schon wieder verkauft. Am Tag, als der Super Puma in Bern verzollt wurde, sagten die gleichen Leute, der Grossheli sei nach spätestens drei Monaten wieder verkauft. Skilifte und Seilbahnen werden ja nicht von heute auf morgen gebaut. Die Seilbahnbauer hatten gar nicht den Mut, so schwere Teile zu bauen, wie sie für den Super Puma geeignet gewesen wären. Sie hörten auf die Kommentare aus der «Fachwelt» und glaubten nicht, dass der Super Puma in einem Jahr noch fliegen würde. So war unser primäres Einsatzgebiet der Forstbereich, was ja auch die Idee der Miteigentümer, der Sägerei Schilliger und der Oberallmeind Kooperation Schwyz war. Logging, also Holzfliegen, machte rund 80 Prozent der Einsätze aus. Anfänglich gab es nur vereinzelt andere Flüge wie etwa den Transport von Baumaschinen. Nur in ganz kleinen Schritten wurde das Know-how in der Montagefliegerei erarbeitet.

► **Da gab es bestimmt auch neue Verfahren zu entwickeln?**

Vor allem das Material war vielfach noch wenig ausgereift, wir hofften bei jeder Rotation, dass die Klinke des Lasthakens aufgeht. Der Service-Wagen war auf jeden Fall immer mit dabei. Für die Kommunikation waren wir aber modern ausgerüstet (lacht) – ein riesiger Koffer mit aufsteckbarer Antenne. So konnten wir mit dem Natel C drei Gespräche à drei Minuten führen, dann war die Batterie leer. Dazu kam die Umstellung vom Unterlasfliegen mit den Aussenspiegeln hin zur vertikalen Referenz mit den Bubble Doors. Sogar der Hersteller Aérospatiale wollte genau im Auge behalten, was wir «Verrücktes» mit dieser Maschine machen und verpflichtete die Helog, ein HUMS-Über-

wachungssystem (Health and Usage Monitoring System) auf dem Triebwerk und dem Getriebe zu installieren.

«Insgesamt ist der Super Puma einfach ein guter Freund, wenn man auf ihn hört.»

► **Wie waren die fliegerischen Erfahrungen mit dem Super Puma?**

Wenn man das Grundhandwerk des Helifliegens versteht, dann ist der Super Puma super angenehm zu fliegen. Er verfügt zwar über komplexere Systeme als Kleinhelis, hat aber gutmütige Flugeigenschaften. «To handle the aircraft» war nicht der fordernde Punkt, sondern «to handle the load». Das heisst, die schweren Lasten waren die Herausforderung, nicht der Heli selbst. Eine 700 Kilogramm Last am Lama bei einer Montage, da können drei Monteure auf einem Masten mit ziehen und stossen, noch etwas ausrichten, bei vier Tonnen geht das kaum noch. Wir mussten auch lernen, dass man mit einem Grossheli nicht so nah bei einem Gartenhaus landen kann, weil es sonst einfach abgedeckt wird. Im Kanton Graubünden flogen wir einmal über ein paar Baracken eine Kiesgrube an, da sagte der Flughelfer: «Jetzt hast Du da unten ein Dach weggeblasen.» Wir gingen zurück, um den Schaden zu begutachten, und holten dann mit dem Auto in Ilanz Plastikplanen, um das Dach notdürftig zu reparieren, bevor der Dachdecker kam. Insgesamt aber ist der Super Puma einfach ein guter Freund, wenn man auf ihn hört. Wenn dem Puma etwas nicht mehr passt, zum Beispiel Vortex-Gefahr besteht, dann zeigt er es an, bevor es kritisch wird.

► **Trotzdem wechselten Sie wieder zurück in die Flächenfliegerei?**

Es konnte natürlich kaum jemand verstehen, weshalb ein Helipilot wieder auf Flugzeugen fliegen wollte. Kollegen fragten mich, ob ich denn etwas verbrochen hätte. Der Hauptgrund für mich war eigentlich das Interesse an neuen Entwicklungen. Damals wurde die vermehrte Nutzung von Instrumentenflugverfahren (IFR) für Helikopter diskutiert. Meine Idee war, in der Flächenfliegerei diese IFR-Erfahrungen zu sammeln. Bei der Helog hatten wir keinen 13. Monatslohn, aber bei gutem Geschäftsgang leistete die Firma Beiträge zur Erfüllung besonderer Wünsche. Mit dieser Gratifikation machte ich mit dem Fluglehrer Hansjörg Herzog bei der Horizon auf einer Piper Seneca die IFR-Schulung. Ich flog dann für die CPS Cargo and Passenger Service des Crossair-Gründers Moritz Suter den Metroliner im Expressfrachtdienst. Wir sollten für die Paketfrachtlüge ebenfalls Saab 340B erhalten, doch als wir für die Umschulung in San Antonia in den USA waren, sagten uns die Kollegen des

nachfolgenden Kurses, dass es unsere Firma nicht mehr gebe. Wir mussten ein Assessment machen und konnten darauf in die Crossair einsteigen. So kam ich zur Passagierfliegerei. Dort durfte ich auch auf das zwar nicht optisch, aber aerodynamisch wunderschöne Flugzeug Fokker 50 umschulen. Weil es mich dann bei der Arbeit als Copilot doch reizte, auch die Erfahrung als Pilot auf dem linken Sitz zu machen, ist aus dem kurzen Abstecher in die Flächenfliegerei dann eine viel längere Geschichte als Captain auf Saab 340 und Saab 2000 geworden.

► **Aber auch für den Bund sind Sie geflogen?**

Ja, es war eine sehr interessante Zeit, die ich beim Service de Transport Aérien de la Confédération (STAC) verbringen durfte. Dieser Dienst war ja noch dem BAZL angegliedert, und wir hatten dort Alouette II, Alouette III, Dauphin, den Agusta A109Power und die King Air. Trotzdem wechselte ich bald wieder zurück zur Crossair. Als die Crossair Stellen abbauen musste, ging ich zur deutschen OLT, welche die Saab 2000 neu nach London-City einsetzte.

«Wenn mich die Crossair freistellen konnte, sagte ich der Heliswiss, man solle mir die Manuals per Express schicken, damit ich mich updaten konnte.»

► **Da lag aber kein Helifliegen mehr drin?**

Doch, doch, ich konnte immer wieder als Freelancer einspringen. Früher konnte man gemäss dem Reglement für Flugpersonal die Flugzeugtypen fliegen, die im Ausweis eingetragen waren, wenn man ein gewisses Training darauf vorweisen konnte. So kam es vor, dass die Heliswiss anrief, weil ein Pilot krank war und fragte, ob ich übermorgen mit dem Bell 214 fliegen könne. Wenn mich die Crossair freistellen konnte, sagte ich der Heliswiss, man solle mir die Manuals per Express schicken, damit ich mich updaten konnte. Nach einem vorgeschriebenen Flug ohne Passagiere war man dann wieder «current» auf dem Typen. Diese Art der Freelance-Einsätze sind heute nicht mehr möglich, weil es zu aufwendig ist, die Berechtigungen für verschiedene Typen zu erneuern. Nach einem kurzen Intermezzo bei Helvetic Airways auf dem Fokker 100-Jet fand ich dann wieder Anstellungen bei CAT-Heli, der Air Glaciers sowie bei der Helog. Und jetzt bin ich ja wieder bei der Heli Linth und zu einem kleineren Teil bei der Heli Bernina – vom Typ her bin ich eher der Zigeuner, nicht einer, der sein ganzes Berufsleben auf einer Stelle verbringt.

► **Was fliegen Sie lieber, Flugzeug oder Helikopter?**



2006 flog «Capito» (ganz rechts) mit einer internationalen Crew auch den AS332C1 Super Puma HB-XVY der Helog für die UNO im Sudan.

Wenn ich mich entscheiden müsste, dann fällt die Wahl schon auf den Heli. Es ist ein wunderbares Gerät, das fasziniert. Es sind vor allem die extrem vielfältigen Einsatzmöglichkeiten, die den Heli so einzigartig machen. Natürlich, mit dem Saab 2000 einen Kategorie IIIa-Anflug bei Sichtminimum zu fliegen, hat auch etwas sehr Faszinierendes an sich. Die «Krone» der Fliegerei ist für mich aber nach wie vor eine schöne Montagearbeit mit dem Helikopter.

► **Wie kamen Sie eigentlich zu Ihrem Namen «Capito»?**

Von meiner Arbeit im Kontrollturm auf dem Militärflugplatz Dübendorf her war mir der «Bambini-Code», die besondere Sprache der Schweizer Militärflieger, so vertraut, dass ich beim Fliegen als Schlepp-Pilot in Schänis die Ortsangaben, wohin ich die Segelflugzeuge schleppen sollte, unbewusst immer mit «Capito», quittierte. Die Segelflieger gaben mir dann diesen Namen, und der ist hängen geblieben.

► **Ein wenig Statistik, wie viele Flugstunden auf wie vielen Fluggeräten haben sich angesammelt?**

Es sind bis heute rund 17'500 Stunden, etwa 10'000 davon auf Flächenflugzeugen und 7500 auf Helikoptern. Ich habe die verschiedenen Typen in meinem Ausweis ja nicht gesammelt, aber bei den Firmen, bei denen ich arbeitete, durfte ich 17 verschiedene Helikopter fliegen. Bei den grösseren Flugzeugen war es auch eine Handvoll.

► **Gibt es ein Lieblingsmuster?**

Lama und Alouette, das sind einfach grossarti-

ge Fluggeräte! Obwohl auch das Ecureuil aus jüngerer Zeit seine Vorzüge hat, doch es verlangt viel typenspezifische Erfahrung, um es bis an seine Leistungsgrenze fliegen zu können. Der Bo105 hat mir auch gut gefallen, das ist ein bisschen ein Ferrari, hart und direkt und sehr kompakt, da konnte man bei Rettungen fast überall landen. Der Bell 214, das war natürlich der absolute Knaller mit seinen 83 Zentimeter breiten Rotorblättern – ich kann mich nicht entscheiden... Grundsätzlich sage ich immer: Jeder Heli ist zertifiziert worden, und dabei wurde sein Charakter für gut befunden – also habe ich nicht das Anrecht, diesem Heli meine Ideen aufzwingen zu wollen. Wenn mir das nicht gefällt, dann habe ich zwei Möglichkeiten: Ich kann entweder sagen, mit dir will ich nicht mehr fliegen oder, wahrscheinlich besser, ich stelle mich auf dich ein.

► **Gibt es Höhepunkte in Ihrer Fliegerkarriere, an die Sie besonders gerne zurückdenken?**

Für mich ist der Höhepunkt meines Berufslebens viel eher ein grosses Mosaik aus unzähligen, erlebnisreichen Arbeitstagen, an denen ich am Abend das Fluggerät gut nach Hause bringen konnte, sich niemand verletzte und hoffentlich auch der Kunde zufrieden war.

«Die Regulierungen haben in einem Mass zugenommen, dass es zur Herausforderung wurde, sich im Wald der Vorschriften nicht zu verlaufen.»

► **Was hat sich in der Fliegerei im Verlauf der Jahrzehnte verändert?**

Die Regulierungen haben in einem Mass zugenommen, so dass es zur Herausforderung wurde, sich im Wald der Vorschriften nicht zu verlaufen, das gilt vor allem auch für die Operators. Nicht zu vergessen sind aber auch die vielen technischen Entwicklungen, die sehr hilfreiche Verbesserungen brachten. Beispielsweise das FI auf dem Ecureuil (First Limiting Indicator), das mit einer einzigen Anzeige sichtbar macht, ob alle Parameter beim Heli im grünen Bereich sind. Da passiert es nicht mehr, dass man auf den falschen Wecker schaut, den Torque-Wert beobachtet, obwohl der Temperatur-Zeiger schon lange im roten Bereich ist.

► **Was raten Sie jungen Menschen, die den Einstieg in die Aviatik und den Weg ins Cockpit suchen?**

In der Schweiz gibt es ja das wunderbare System «Sphair», das ist sicher ein guter Einstieg. Ganz wichtig finde ich, dass junge Leute den Beruf wählen, in dem sie ihre Stärken haben und der ihnen Freude macht. Nur dann können sie auch effizient Geld verdienen für die Parallelausbildung auf dem Helikopter – oft ist es nämlich eine Geldfrage. Ich glaube nicht, dass es sinnvoll ist, eine Mechanikerlehre zu machen, nur weil man sich deshalb bessere Chancen bei einer Helifirma ausrechnet.

► **Bleibt neben soviel Fliegerei auch noch Zeit für andere Aktivitäten?**

Ein Hobby von mir ist das Restaurieren alter Fahrzeuge wie Unimog, Haflinger und ein zweimotoriger Citroën 2CV. ■