



UWE STÖHRER

«Ich bin sicher, dass die Unterstützung da ist»

Die Ski-Olympiasiegerin und Pilotin Dominique Gisin glaubt, dass Elektroflugzeuge viel Potenzial haben – auch kommerziell.

Frau Gisin, Sie sind Botschafterin des Electrify-In Switzerland in Grenchen. Was hat Sie dazu bewogen?

Ich glaube, das Flugvirus hat mich sehr früh befallen. Ich war mit 14 das erste Mal schwer verletzt und hatte eigentlich nur noch die Schule und keine zusätzliche Beschäftigung mehr, ich konnte drei Jahre kein Rennen fahren. Da war es mir ehrlich gesagt ein wenig langweilig. Mein bester Freund damals war flugfanatisch, inklusive Flight-Simulator. Er hat mich animiert, mich für die Selektionen bei Sphair zu melden. Ich hatte damals keine Ahnung von der Fliegerei. So nahm ich mit 17 in Lommis an einem FVS-1-Kurs teil, und der Fluglehrer meinte einfach: «Schalte den Motor ein.» Dann sind wir in die Luft, und von dem Moment an war es um mich geschehen. Nach den Verletzungen und der erfolgreichen Reha kam der Skisport wieder an erster Stelle. Sobald ich Geld verdiente, machte ich meine Privatpilotenlizenz, bei uns in Kägiswil. Seitdem fliege ich sehr regelmässig.

Doch die Umweltbelastung lässt Sie nicht kalt.

Der Klimawandel ist ständig spürbar. Wenn man in Engelberg lebt und sich im Schnee bewegt, ist das etwas, was einen sehr beschäftigt. Weil ich immer ein sehr rationaler Mensch gewesen bin und an Technik interessiert, wollte ich nicht tatenlos zusehen, sondern den nächsten Schritt tun. Das Electrify-In in Grenchen ist einer dieser Schritte für die Fliegerei. Ich freue mich heute schon darauf, auf erneuerbare Technologien in der Luftfahrt umzusteigen. Momentan ist es noch eine Frage der technischen Möglichkeiten. Ich habe auch den «Solar Impulse»-Flug von Bertrand Piccard damals ganz intensiv mitverfolgt.

Sind Sie selbst schon einmal in einem Elektroflugzeug geflogen?

Ja, erst vor kurzem hatte ich über meine Freundin Tina Maze an der slowenischen Grenze diese Möglichkeit. Dort hat der Flugzeugbauer Pipistrel sein neues Werk. Tina hat das als Überraschung geplant und möglich gemacht. Ich bin die Velis von Pipistrel geflogen. Man hat im Elektroflugzeug nur vier Knöpfe zum Anschalten, und dann gibt man Gas. Es ist unglaublich, ganz anders als mit einem Flugzeug mit Verbrennungsmotor.

Die Schweiz ist ein Land, in dem es an vielen Flugplätzen Diskussionen um Fluglärm gibt. Tragen leise Elektroflugzeuge künftig zur Lösung dieses Problems bei?

Das ist ein starkes Argument für die Flugplätze. Gerade im Schulungsbetrieb wird die Lärmbelastung auf diese Weise stark reduziert. Zudem steigert diese neue Möglichkeit auch die Akzeptanz und die Begeisterung für die Aviatik in unserer jungen Generation. Der erste Kontakt mit der Fliegerei wird zukünftig vermehrt so geschehen und auch Berührungspunkte mit dieser Welt abbauen. Wenn man dann praktisch lautlos zur Startbahn rollt und auch beim Abheben von aussen nur noch sehr leise wahrnehmbar ist, glaube ich, dass das unseren Flugschulen sehr viele positive Impulse geben wird. So kann auch die nächste Generation von Pilotinnen und Piloten hier in der Schweiz gut ausgebildet werden.

Für die Schulung werden in der Schweiz bereits Elektroflugzeuge eingesetzt. Noch fehlt es aber an den nötigen Elektroladestationen auf eidgenössischen Flugplätzen. Was kann die Aviatik dafür tun?

Ich bin überwältigt und auch überrascht, wie stark die Schweizer Leichtaviatik diese Innovationen begrüsst. Ich glaube,

es braucht Unterstützung, gerade in der frühen Phase des Projekts, also genau jetzt. Wenn ich höre, dass schon vierzehn Schweizer Flugschulen das Elektroflugzeug von Pipistrel bestellt haben, dann bin ich sicher, dass diese Unterstützung da ist. Die Fliegerei ist sehr sicherheitsorientiert, und gerade deshalb bin ich begeistert, denn all diese Aspekte wurden gut gemeistert, und die Zertifizierung war ein wichtiger Schritt dafür. Und am Schluss wird die Fliegerei wohl auch günstiger. Wenn wir vierzehn Flugschulen mit einem Elektroflugzeug

«Ich freue mich heute schon darauf, auf erneuerbare Technologien in der Luftfahrt umzusteigen.»



Dominique Gisin
Ehemalige
Skirennfahrerin

haben, dann haben wir auch schon mindestens vierzehn Flugplätze mit Ladestationen. Und es ist nicht nur die junge Generation von Piloten, die das will, es sind auch die alteingesessenen Piloten.

Es gibt das ETH-Projekt, den Smart-flyer und andere Schweizer Elektroflug-Projekte. Bietet der Elektroflug auch wirtschaftliche Chancen als möglicher künftiger Hightech-Industriezweig für die Schweiz?

Ich glaube, das hängt auch mit Pilatus zusammen. Pilatus Aircraft als Flugzeughersteller hat bei uns im Land Signalwirkung und hat gezeigt, dass man mit einem guten, innovativen Produkt einen sehr grossen, spannenden Markt öffnen kann. Viele der Leute bei uns in Kägiswil, die sehr engagiert sind, kommen aus dem Umfeld von Pilatus, und das ist äusserst wertvoll für die Zentralschweiz. Wenn daraus Neues entsteht, umso besser. So werden Arbeitsplätze und neue Möglichkeiten geschaffen. Wenn es ein gutes Projekt ist, kann man es auch verkaufen. Das ist also nicht nur Goodwill.

Sie sprechen damit mögliche Investitionen an.

Natürlich braucht der Teilumstieg auf den Elektroflug viele Investitionen, auch der Event hier: Ich will mich nicht für ein einziges Flugzeug, sondern für

ein Elektroflug-Meeting einsetzen. Der Austausch hier ist wertvoll. Natürlich ist man auch Konkurrenz. Aber die motiviert. Es ist im Skisport auch lässiger, gegen Tina Maze zu gewinnen, als wenn du gewinnst, weil alle verletzt oder nicht dabei sind. Konkurrenz bringt Fortschritt. Und solche Meetings wie hier in Grenchen sind äusserst wertvoll.

Sie haben Ihre Berufspilotenlizenz gemacht, studieren Physik, sind Olympiasiegerin und gefragte Rednerin und dazu für die Sporthilfe tätig. Wird die Aviatik unter Ihren verschiedenen Leidenschaften in Zukunft eine stärkere Stellung einnehmen – etwa als Pilotin eines Linienflugzeugs?

Ich glaube, man muss realistisch sein. Aviatik ist die zweite grosse Leidenschaft in meinem Leben nach dem Skifahren. Aber ich habe in meiner Berufspilotenausbildung auch gemerkt: Es ist nicht das Gleiche, wenn du das als Hobby machst. Meine Automatisierung ist nicht die einer Linienpilotin. Das wäre vermessen. Bei meiner Ausbildung gab es immer wieder einmal eine Lücke. Nein, ich glaube nicht, dass man mich in einem Airline-Cockpit antreffen wird. Aber ich könnte mir gut vorstellen, als Freelancerin etwa in einer Pilatus PC-12 zu fliegen.

Was war Ihr eindrücklichstes fliegerisches Erlebnis?

Davon gibt es viele. Aber selber im Winter mit Fluglehrer auf dem Altiport in Courchevel landen zu können, ist schon ein Highlight. Ich bin einmal allein mit der kleinen Diamond Katana nach Paris und zurück geflogen – das war grossartig. Und Venedig ist immer ein Highlight – dort auf dem Grasplatz zu landen. Norditalien ist im Sichtflug auch anspruchsvoll, man muss mit dem Kopf bei der Sache sein. Und das wohl emotionalste Erlebnis war, mit Michela Figini in einer Cirrus nach Sarajevo zu fliegen. Michela hat ja als letzte Schweizerin vor mir 1984 in Sarajevo Olympiagold in der Abfahrt geholt. Das zusammen mit Michela zu erleben, war sehr eindrücklich. Ich hatte die Stadt komplett zerstört in Erinnerung. Über die wiederaufgebaute Stadt zu fliegen, war schon sehr emotional.

Was würden Sie jungen Menschen und speziell jungen Frauen raten, die heute in die Aviatik wollen?

Ich kann nur raten, keine Berührungängste zu haben. Alles ausprobieren, wie es einem gefällt. Natürlich ist man als Frau in der Minderzahl, aber ich habe mich nie ausgegrenzt gefühlt, im Gegenteil. Ich habe auch die Sphair-Selektionen gemacht. Ich sage jedem Menschen, der ein bisschen technikaffin ist: Mach das unbedingt. Du wirst auch auf mentaler Ebene gefordert. Mir hat das mit 17 einen neuen Horizont ermöglicht. Der initiale Kontakt in der Schweiz mit der Aviatik ist sehr einfach. Man sieht das auch bei Fanny (Fanny Chollet, die erste F/A-18-Kampfflug-Pilotin der Schweizer Luftwaffe, die Red.), das ist sehr eindrücklich, was sie geschafft hat. Das Sphair-Programm ist für junge Menschen Weltklasse. Du siehst einfach einmal, was möglich ist.

Was wäre ein noch zu realisierender fliegerischer Traum für Sie?

Ich habe so viel Schönes erleben dürfen und bin dafür sehr dankbar. Ich habe mit der Breitling-Jet-Staffel fliegen dürfen, auch mit der Luftwaffe schon. Ich durfte mit Nigel Lamb (Air-Race-Pilot und Kunstflugprofi, die Red.) Acro fliegen. Trotzdem wäre es für mich toll, eines Tages die Pilatus PC-12 Turboprop selbst fliegen zu können. Vielleicht gibt es sie, bis ich sie fliegen darf, auch elektrisch.

Interview: Jürgen Schelling

stosses von 100 Prozent und eine Verringerung des Lärms um 75 Prozent. Zudem soll das Flugzeug dank seinem E-Antrieb um bis zu 60 Prozent geringere Betriebskosten aufweisen. Der E-Sling soll voraussichtlich Ende 2021 erstmals in Zürich abheben. Ist das Konzept erfolgreich, könnte der südafrikanische Flugzeugbauer die Maschine mit Schweizer E-Motor künftig als Bausatzflugzeug anbieten.

Etabliert in der Leichtaviatik

Zudem waren in Grenchen elektrische Motorsegler ausgestellt. Etwa der durch seine solarzellenbestückte Tragfläche futuristisch anmutende Sunseeker Duo. Auch der besonders leichte Archaeopteryx-Motorsegler mit Schubpropeller aus dem zürcherischen Wald wurde präsentiert. Dazu der Alisport Silent Electro, der in Norditalien hergestellt wird. Aus Deutschland kamen der Lange Antares E und der E-Birdy, ein leer nur 120 Kilogramm schwerer Motorsegler. In dieser Sparte der Leichtaviatik hat sich der Elektroantrieb bereits etabliert.

Mitentscheidend für eine weitere Verbreitung des elektrischen Fliegens ist auch, ob Anschaffungspreise und Betriebskosten gegenüber herkömmlichen Flugzeugen mit Verbrennungsmotor konkurrenzfähig oder sogar günstiger werden. Dazu kommt, wie sich die Reichweite durch bessere Akkutechnik entwickelt und ob rasch geeignete Ladeinfrastruktur an Flugplätzen entsteht. Dass emissionsfreies, nachhaltiges und leises Fliegen im Trend liegt, machte die vierte Auflage des Fly-In in Grenchen jedenfalls deutlich.

Start und Landung geschehen bei Hybridflugzeugen rein elektrisch. Dadurch sind diese Maschinen sehr leise.