

# Cooler als Cruise

Das Fluggerät: ein historischer Kampffjet Marke Hawker Hunter, Baujahr 1972. Der Pilot: ein pensionierter Flieger der Schweizer Luftwaffe, Geburtsjahr 1951. Ob das gut geht?

Text **Tim Cappelmann**  
Fotos **Rita Palanikumar**



Pilot aus Leidenschaft: Paul „Chappe“ Ruppeiner, 62, hat mehr als 19000 Stunden Flugerfahrung. Er saß nicht nur in Kampffjets am Steuerknüppel, sondern flog auch für die SWISS als Kapitän. Den Schleudersitz (rechts) musste er in seiner Karriere bisher noch nie auslösen

**„Meine Welt ist Power, aber mit harmonischen Bewegungen. Man muss das Jetfliegen genießen. Solch eine elegante Form muss man auch elegant zeigen“**

**U**nweigerlich muss ich an „Top Gun“ und Tom Cruise denken, als Captain Paul Ruppeiner in seinem schwarz-gelb gefleckten Jagdjet an uns vorbeiröllt. *Thumbs up*, grauer Helm, das Gesicht von der Sauerstoffmaske und dem Sonnenschilder verdeckt. So sehen Kampfpiloten aus. Eben ist er noch mit lautem Donnern im Tiefflug über den Flugplatz in Ambri gebrettert, hat einen langen Looping gedreht, um dann aufzusetzen und den kleinen Bremsschilder hinter sich auszuklinken. Die Reifen qualmten. Unter dem Cockpit faucht ein aufgemalter Tiger, „Staffel 11“ steht darunter, auf seinem Helm Ruppeiners Spitzname: „Chappe“. Weil er als junger Kadett in der Fliegerschule immer eine Kappe trug und weil es



zwei Pauls gab. Klingt beruhigender als Maverick oder Iceman aus „Top Gun“, finde ich. Gleich bin ich dran. Ich soll mit ihm mitfliegen. Ich durfte schon mal schwerelos bei einem Parabelflug durch eine Airbus-Kabine schweben, unter einem Helikopter der Zermatter Bergrettung baumeln und bei Testflügen eines Embraer-Jets in Brasilien dabei sein. Aber jetzt ist mein Mund trocken, die Hände sind feucht. Ich bin aufgeregt.  
Ex-Kampfpilot Ruppeiner klettert aus dem Cockpit über eine Trittleiter auf einen kleinen Tretroller und fährt mir ein paar Meter entgegen, das Handy am Ohr, er spricht schnell Italienisch und gemächlich Schwyzerdütsch. Ist das da ein Hörgerät? Der Mann ist schmal, aber drahtig, er ist

definitiv älter als Tom Cruise, er hat eine Brille auf der Nase und weiße Haare. Er ist 62 Jahre alt, sein Jet vom Typ Hawker Hunter fällt mit 41 Jahren in die Kategorie „historisch“. Aber Chappes Blick ist so wach und begeistert, wie er nur sein kann, wenn jemand genau das macht, was er liebt. In seiner Gegenwart fühle ich mich sofort wohl. „Komm, ich erklär dir den Schleudersitz“, sagt Chappe, und dass man sich unter Fliegern duzt.  
Nach seiner Karriere bei der Schweizer Luftwaffe flog Ruppeiner als Kapitän der SWISS, zuletzt auf der Langstrecke. „Ich habe mich als Linienpilot bei der ersten Gelegenheit pensionieren lassen, um mehr Zeit zum Jetfliegen zu haben“, erzählt er. Das war 2009. Nun leitet ▶

Gut getarnt: Zwei  
Jagdflugzeuge vom  
Typ Hawker Hunter  
warten in Ambri auf  
ihren Einsatz. Der  
Gebirgsflugplatz liegt  
knapp 80 Kilometer  
nördlich von Lugano



er das „Swiss Hunter Team“ des Fliegermuseums Altenrhein. Dessen historische Düsenflieger und Propellermaschinen sollen in Schuss gehalten und an Flugtagen vorgeführt werden.

Heute ist so ein Tag. Chappe erklärt mir den Helm und das Atemventil, er selbst steckt in einem feuerfesten, er in einem atmungsaktiven Anzug. Immerhin, denke ich, als wir um den Flieger gehen: Außencheck. Alle drei Landungen zieht ein Mechaniker die Bremsen nach, eine Helferin faltet den Bremsschirm zusammen. Chappe schaut seine Hunter genau an, „sieht gut aus, alles“. In der Schweiz ist Fliegen noch hautnah mitzuerleben. Als er das Triebwerk anlässt, steht eine Schar Zuschauer am Rand der Piste, auf dem Rasen zwischen den Asphaltbahnen tobt eine Schulklasse, ein Traktor überquert die Runway. Die Schweizer sind, auch wegen des geringen Anteils an Berufssoldaten, eng mit ihrer Armee verbunden. Beschwerden wegen Ruhestörung? Fehlanzeige. Chappe hat die Umgebung im Blick, kurzer Kontakt mit dem Tower – wir können starten. Dann geht alles ziemlich schnell. Er gibt Schub, 22000 PS drücken mich in den Sitz, es vibriert viel weniger als in einem Passagierflugzeug. Wir heben ab, ziehen rechts an einem Bergmassiv vorbei und dann steil in Richtung Wolken.

4000 Meter Höhe. „Schau, jetzt sind wir in Italien“, knarzt Chappes Stimme über Funk in mein Ohr. Drei Sekunden später: „Und zurück in der Schweiz.“ Unter uns rasen schneebedeckte Gipfel vorbei, ein See, dichte Wälder. Wir drehen uns, alles dreht sich, das Hirn braucht einen Moment, sich an die neue, dreidimensionale Freiheit zu gewöhnen. „GPS? Damit habe ich Mühe, benutze ich nicht!“, ruft er. Neben uns fliegt in wenigen Metern Abstand eine zweite Hawker Hunter, ich kann die beiden im Cockpit genau erkennen. Die Situation kommt mir etwas unwirklich vor. Eine alte Propellermaschine scheint in der Luft zu stehen, als wir vorbeischießen. Wir surfen durch die Wolken, 700 Stundenkilometer schnell, aber es fühlt sich an, als würden wir schweben. Hier vorn ist es ruhig, vom Krach der Rolls-Royce-Turbine dringt kaum etwas in das hermetisch ▶

**„Ein GPS-Gerät? Damit habe ich Mühe, brauche ich nicht. Das hier ist meine Homebase, die kenne ich in- und auswendig“**

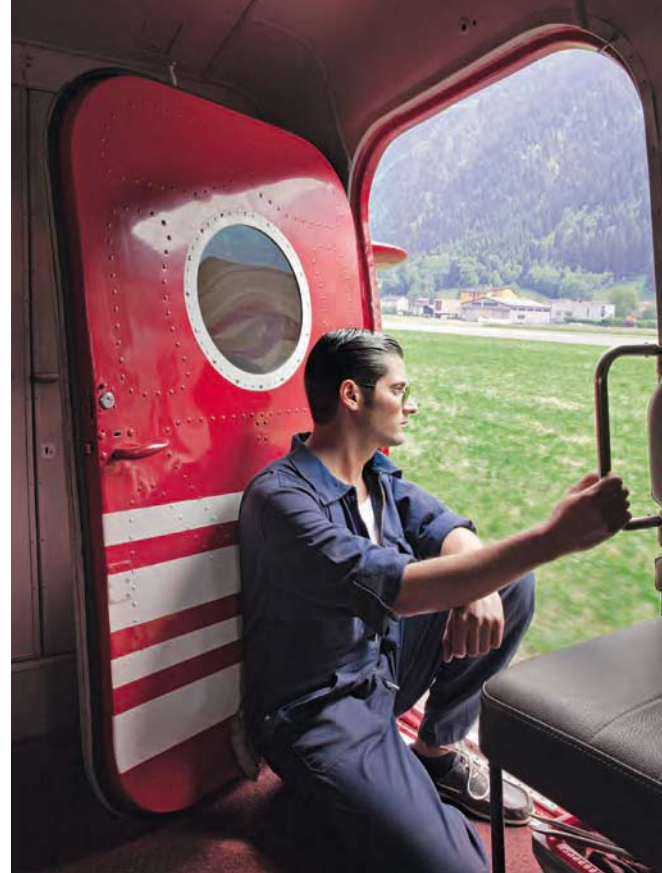


Auf Tuchfühlung: „Chappe“ schaut beim Außencheck genau hin (links). Auf dem Weg zum Flieger erklärt er, was er in der Luft vorhat – dafür schnallt er Autor Tim Cappelmann besser gut an (oben). Im Formationsflug über den Schweizer Alpen kommen sich die erfahrenen Kampfpiloten auch mal etwas näher

Foto: Markus Dussy

**world**  
Jetflug

Nicht nur Jets, auch historische Propellermaschinen wie die sowjetische Antonow An-2 heben in Ambri ab. Neben den zwei Piloten immer an Bord: der Flugmechaniker



abgeriegelte Cockpit. Ich fange an, mich zu entspannen. Durch die Nase in der Sauerstoffmaske zu atmen fällt leichter, das Schwindelgefühl im Kopf lässt nach.

„Es gibt nicht viele alte Kampfpiloten, die im Tal so herumfliegen“, sagt Chappe, „ich war hier der letzte Kommandant. Das ist meine Homebase, die kenne ich in- und auswendig.“ Ich bin beruhigt und genieße: So leise und leicht hatte ich mir den Ausflug über das Gotthard-Massiv nicht vorgestellt, der wahr gewordene Traum vom völlig freien Fliegen. Dass es mir gut geht, liegt vor allem am Captain. Pilot Ruppeiner, mehr als 19000 Stunden Erfahrung, fliegt ziemlich geschmeidig, dafür ist er bekannt. Airshow-Experten sehen am Flugstil, dass er im Cockpit sitzt, es ist sein Markenzeichen – und mein Glück. „Ich präsentiere ein Flugzeug gern mit Harmonie“, sagt er, „ich mache alles mit wenig Beschleunigung, dafür immer mit schöner Bewegung. Ich fliege ungern Wettbewerbskunstflug, bei dem es ruppig hin und her geht, das ist nicht meine Welt.“ Was ist dann seine Welt? „Meine Welt ist Power, aber alles muss so schön gehen“, versucht er zu erklären. „Man muss das

Fliegen genießen, die Energie in so einem Jet. Solch eine elegante Form muss man auch elegant zeigen.“

Wir drehen einen letzten eleganten Looping, 5g haben phasenweise auf uns gewirkt. Eher wenig im Vergleich zu Einsätzen in modernen Kampffjets. Dafür sind die Piloten so trainiert, dass sie bis zu 10g aushalten, ohne bewusstlos zu werden. Sie fliegen über Kopf, um positive g-Effekte beizubehalten und sehr schnell sinken zu können, sie tragen spezielle Anzüge gegen die Fliehkräfte, sie sind Meister der Pressatmung. Wir landen, natürlich ganz weich. Noch nie sind 30 Minuten so schnell vergangen. Schade. Chappe grinst mich an, ich strahle zurück. Wir schütteln uns fest die Hände. Aber was macht dieser Mann, wenn er mal nicht mehr fliegen kann? „Davor habe ich keine Angst“, antwortet er, „ich habe alles gemacht in der Luft. Wenn ich meine Leistung, die ich von mir verlange, nicht mehr erreiche, höre ich auf. Dann organisiere ich alles am Boden und achte darauf, dass andere so fliegen können wie ich – und freue mich darüber!“ Ich merke, er meint das ehrlich. Wer war noch mal dieser Tom Cruise? ■

**MIT DEM „SWISS HUNTER TEAM“ IN DIE LUFT GEHEN**

Die Schweizer Uhrenmanufaktur Oris baut bereits seit den 1940er Jahren Pilotenuhren, sie unterstützt zudem Fliegerstaffeln und Spitzenpiloten. Dazu zählt das „Swiss Hunter Team“, eine ehrenamtliche Gemeinschaft aus Mechanikern und ehemaligen Kampfpiloten. Sie fliegen eine Reihe legendärer Jets wie den Hawker Hunter – und sie helfen, Oris-Fliegeruhren zu konzipieren und unter realen Bedingungen zu testen. Die historischen Maschinen können im Fliegermuseum Altenrhein nicht nur besichtigt werden, sie heben auch regelmäßig ab, einzigartig für ein Museum dieser Art in Europa. Besucher können in ausgesuchten Cockpits Platz nehmen, alle Flugzeuge anfassen oder gegen Gebühr selbst mitfliegen. Eine frühzeitige Anmeldung ist unbedingt erforderlich.

Preise, Buchungen und Informationen unter:  
[swisshunterteam.com](http://swisshunterteam.com)  
[fliegermuseum.ch](http://fliegermuseum.ch)  
[oris.ch](http://oris.ch)

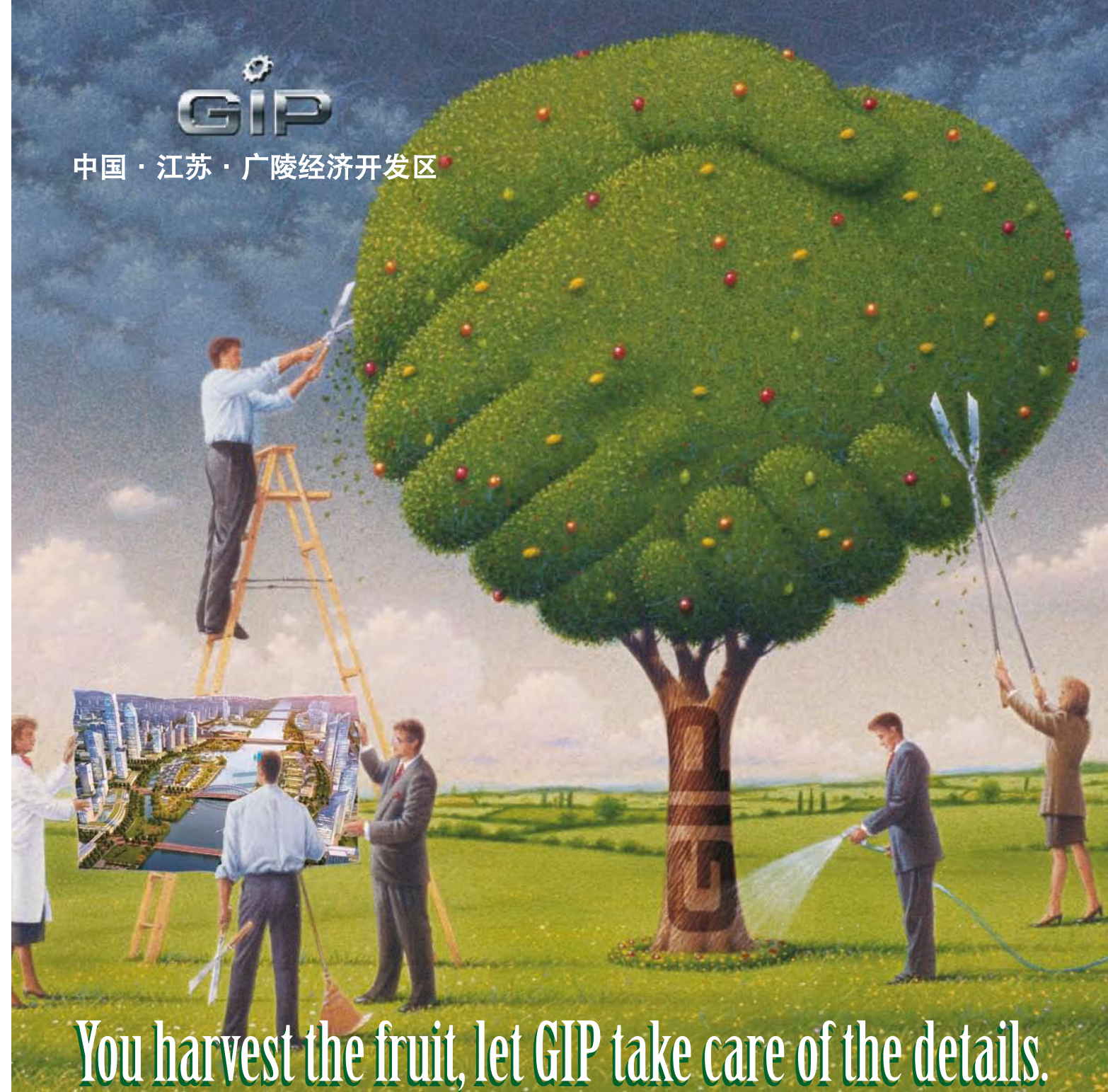


Die „Oris Swiss Hunter Team PS Edition“ wurde als Hommage an die historischen Hunter-Düsenjäger der Patrouille Suisse geschaffen. Ein Teil des Verkaufserlöses geht an das „Swiss Hunter Team“, um zum Unterhalt der Jagdflugzeuge beizutragen. Die Uhren besitzen die „Original Big Crown“ und ein hochwertiges mechanisches Schweizer Automatikwerk.

Lufthansa Exclusive 1/2014



中国·江苏·广陵经济开发区



You harvest the fruit, let GIP take care of the details.

Whether your business is in the hydraulic industry, high-precision machinery, auto parts or electronics, China Yangzhou GIP (Guangling Industrial Park) is a one-stop solution in the People's Republic of China. With our support, you can focus on your business while we take care of the rest. With an ideal location at the heart of the economic powerhouse of the Yangtze Delta, and the unrivaled support of both GIP and the Government, you'll be able to build your brand, open up new markets and grow together with us for a bright and prosperous future. With a strategic opportunity like this, your business will be flourishing and fruitful in no time.



Website: [www.yzqip.gov.cn](http://www.yzqip.gov.cn) email: [yzqip2002@163.com](mailto:yzqip2002@163.com) Telephone: +86 400-860-1186