

Text: Daniel Lüthi

Die Fahrt von Freiburg nach Payerne dauert mit der Eisenbahn eine halbe Stunde. In der gleichen Zeit käme Teddy mit seinem Jet 600 Kilometer weit, an die französische Atlantikküste zum Beispiel. Dürfte er mit Überschallgeschwindigkeit fliegen, also mit 2400 km/Std., würde er die doppelte Distanz schaffen.

Die Eisenbahn fährt durch eine friedliche Landschaft mit sanften Hügeln, grünen Wiesen und Wäldern, einigen Bauernhöfen und vielen Einfamilienhäusern. Das alles will Julien «Teddy» Meister beschützen mit seinem Jet, seiner Fliegerstaffel, seinem Auftrag. «Natürlich erleben wir immer wieder sensationell schöne Momente in der Luft, sehen wunderbare Landschaften und Stimmungen, fühlen die Kraft der Maschine und die Möglichkeiten der Technik», erzählt Teddy, «aber unser Auftrag ist es, die Schweiz zu verteidigen. Deshalb üben wir immer wieder den Luftkampf. Wer ihn verliert, verliert auch einen Krieg. Auch wenn es in den nächsten Jahren – hoffentlich – keinen Krieg geben wird, müssen wir das hohe Niveau unseres Knowhows und unserer Infrastruktur unbedingt halten.» Das ist, im Gegensatz zur Kür, die Pflicht. Und offenbart einen weiteren scheinbaren Gegensatz: Der Mann, der so spricht, ist ein guter Kumpel, ein lieber Familienvater – keine «Kriegsgurgel». Ein bescheidener Mensch, der seine Arbeit macht. Kein Superman. Vor allem aber ein grosser Fliegerfan, der seine Passion ausleben kann. Das ist die Kür. Und technisch wohl das schwierigste.

Krönung einer Karriere

Ganz neu, seit diesem Jahr erst, ist Julien «Teddy» Meister nämlich der einzige «Solo Display Pilot» der Schweiz – eine One-Man-Show der besonderen Art. «Das ist wahrscheinlich die Krönung meiner Karriere», sagt «Teddy» selber. Mit seinem Kampffjet F/A-18 Hornet fliegt er an friedlichen Flugshows im In- und Ausland vor staunenden Gästen ein rund zwölfminütiges Soloprogramm. «Dieses Flugzeug ist extrem wendig, vor allem auch bei niedriger Geschwindigkeit. Sofort nach dem Start, direkt ab Piste, mache ich den Take-off-Loop, schön langsam, immer an der Grenze zum Abkippen.» Es folgen Walze, Immelmann, Reversal, Square Loop. Ja richtig: Mit dieser Maschine kann man auch Vierecke fliegen. «NO AOA LIMIT» heisst es auf Teddys Kombi, also «kein Angle of Attack limit», keine Anstellwinkel-Limite. «Mit dieser Maschine kann ich Figuren fliegen, die eine Mirage nie geschafft hätte, ganz langsame auch und nur 30 Meter über Boden. Oder ich kann den Stick ziehen und Schub geben – und zack: das Flugzeug fliegt senkrecht in den Himmel, die Berge verschwinden unter mir, die Erde geht weg. Das ist die dritte Dimension – eine Sensation, die du sonst nirgends erleben kannst.»

Motivation ist zentral

Die Faszination für das Fliegen wurde Teddy nicht vererbt. «Vater und Mutter, beide Apotheker, waren nie mit mir an einem Flugmeeting. Sie nahmen meine Begeisterung fürs Fliegen bloss zur Kenntnis.» Und sie wehrten sich nicht dagegen, als der junge Mann während des Gymnasiums in die Luft wollte. «Fliegen war mehr als ein Traum. Es war erklärtes Ziel. SPHAIR war der Anfang, der Kick. Diese Ausbildung hat meinen Horizont geöffnet und meine Motivation so richtig geweckt. Deshalb bin ich heute auch gerne SPHAIR-Botschafter – mit Stolz und Freude gebe ich meine Erfahrung weiter, motiviere ich junge Menschen für diesen faszinierenden Beruf. Das ist eine absolut spannende Herausforderung!» SPHAIR hiess damals noch FVS. Und Teddy war noch ein Greenhorn. «Ich erinnere mich genau an meinen Erstflug. Das

unglaubliche Feeling: «Jetzt bin ich der Chef.» Ich glaube, es war das erste Mal, dass ich in meinem Leben wirklich Verantwortung übernehmen durfte.» Den zweiten Kurs hat Teddy als sehr streng in Erinnerung: «Es galt, Checklisten und Procedures auswendig zu lernen und alles, was der Fluglehrer im Debriefing sagte, umzusetzen. Ich wollte der Beste sein. Denn ich wusste: Das ist deine Chance. Von den rund 1500 Leuten, die sich einmal angemeldet hatten, werden am Schluss nur eine Handvoll Militärpiloten.» Die Psychologin am fliegerärztlichen Institut in Dübendorf machte Teddy keine grossen Hoffnungen. «Ich hätte als Kind keine Modellflugzeuge gebaut und keine Fliegermagazine gelesen, hat sie mir vorgehalten, meine Motivation sei fragwürdig», erinnert sich Teddy mit einem Lächeln auf den Lippen. «Ich aber wusste schon damals: Nebst einer guten psychischen und physischen Gesundheit und auch ein wenig Glück ist die Motivation das wichtigste Kriterium für den Erfolg. Gleichzeitig wusste ich, dass ich das unbedingt wollte. Offenbar habe ich auch die Psychologin davon überzeugen können.» Sagts, und macht mit seiner rechten Hand die Bewegung eines startenden Flugzeugs.

Vielfalt als Programm

Ein Quantensprung war der erste Jet-Flug. Auch daran erinnert sich Teddy genau: «Es war in Emmen, in einer Hawk. Ich startete – und es gab praktisch keinen Lärm im Cockpit. Welcher Unterschied zur PC-7. Übrigens: Auch im Cockpit der F/A-18 ist es ziemlich leise.»

➔ Beruf Militärpilot

Anforderungsprofil

- Schweizer Bürgerrecht

Schulische Anforderungen

- Berufslehre mit Matura oder gymnasiale Matura
- SPHAIR – fliegerische Abklärung – mit Empfehlung als Militärpilot erfüllt oder zivile Fluglizenz (Quereinsteiger)

Militärische Anforderungen

- militärische Grundausbildung inklusive praktischer Dienst als Leutnant bestanden

Physische Anforderungen

- Körpergrösse mindestens 160 cm, maximal 195 cm
- Sehschärfe unkorrigiert mindestens je 0.5, korrigiert auf 1.5 (je 1.0)
- gute körperliche Kondition
- erfüllt die gesundheitlichen Anforderungen im Fliegerärztlichen Institut in Dübendorf
- bei Beginn der Pilotenschule nicht älter als 26 Jahre

Soziale Anforderungen

- ausgeglichene Persönlichkeit
- Stressresistenz
- hohes Verantwortungsbewusstsein

Fachliche Anforderungen

- gute Kenntnisse in Englisch und einer zweiten Landessprache

Weitere Infos: www.sphaair.ch oder www.airforcepilot.ch

Julien «Teddy» Meister baute als Bub keine Modellflugzeuge. Aber als Gymnasiast wusste er: «Ich will Militärpilot werden.» Heute ist er das – und noch mehr: nämlich «Hornet Solo Display Pilot». Und damit Aushängeschild der Schweizer Luftwaffe. Und Botschafter von SPHAIR, wo eine solche Karriere beginnt.

«SPHAIR war der Anfang, der Kick»

Inserat



Zur Person –Julien «Teddy» Meister

Julien «Teddy» Meister (im Bild oben ganz links) wurde 1980 in Morges geboren, wo er auch die Schulen besuchte. Parallel zum Gymnasium besuchte er 1997 in Pruntrut und 1999 in Sion die beiden Kurse der fliegerischen Vorschulung FVS, wie der Beginn des Ausbildungsprogramms von SPHAIR damals noch hiess. An der Universität Lausanne begann er ein Wirtschaftsstudium, aber eigentlich wusste er schon damals, dass er Militärpilot werden wollte. 2000 absolvierte er in Magadino die Rekrutenschule. Dort wurde er auf der PC-7 geschult. Später wurde auf den Trainingsjet Hawk umgeschult und dann auf den F-5 Tiger. Im Mai 2002 erfolgte die Brevetierung zum Militärpiloten und Offizier. Seit 2006 fliegt Meister als Mitglied der Fliegerstaffel 17 die F/A-18. Zusätzlich ist er Flug- und Simulator-Instruktor. Und: Seit diesem Jahr auch «Hornet Solo Display Pilot», also Aushängeschild der Luftwaffe an Airshows im In- und Ausland. Er hat bis heute über 2000 Flugstunden absolviert, davon rund 800 auf der F/A-18 «Hornet». Teddy Meister ist verheiratet und Vater eines dreijährigen Sohnes. Er lebt mit seiner Familie in Yverdon.

Im Bürogebäude der Fliegerstaffel 17 in Payerne ist es heute ebenfalls ruhig. Teddy macht einen «side job». Heute ist er HOPA, also «Hornet Pilot Assistant». Via Funk berät er einen Kollegen, der ein Problem gemeldet hat: Die Verankerung der Leiter unter dem Flugzeug ist offenbar offen. «Wenn sich die Leiter während des Flugs löst und in ein Triebwerk gerät, wäre das eine Katastrophe.» Der betroffene Jet kommt zurück, er ist für die Landung verhältnismässig schwer, weil er noch kaum Treibstoff verbraucht hat. Die Bremsen werden heiss, aber sonst passiert nichts, zum Glück.

Im Normalfall ist Teddy pro Tag rund zwei Stunden in der Luft. «Die Aufgaben reichen vom Schutz unseres Luftraums, beispielsweise während einer internationalen Konferenz, bis zu komplexen Luftkampf-Übungen mit zehn beteiligten Jets, darunter zwei Mirage aus Frankreich. Mit Vor- und Nachbesprechungen kann eine solche Übung bis acht Stunden dauern.»

Eine weitere Krönung von Teddys Karriere ist seine Arbeit als Instruktor im F/A-18-Simulator. Multitasking mal zwei ist hier seine Aufgabe: Den Piloten mit komplexen Aufgaben versorgen und gleichzeitig kontrollieren, wie er diese meistert. Wetterbedingungen und Funkmeldungen einspeisen, vier Monitore überwachen und hunderte

von Knöpfen bedienen, dazu immer den Luftraum im Auge behalten und schön cool bleiben – auch das eine Meisterleistung von Julien Meister. In der Realität kommen dann noch die Gs, also die Folgen der Beschleunigung dazu. Deren Bewältigung können Kandidaten nur in der Zentrifuge üben. «Es geht darum, das Bewusstsein nicht zu verlieren und die körperliche Belastung zu ertragen. Deshalb ist regelmässiges körperliches Training so wichtig. Und deshalb macht keiner diesen Beruf bis 55.»

Übrigens: Die Geschichte, wie Hauptmann Meister zu seinem Übernamen kam, ist im Vergleich zu seinem meist aufregenden Alltag ziemlich profan. «Es geschah am ersten Tag der Rekrutenschule – in der Dusche, als die Kollegen meinen behaarten Oberkörper sahen.» Seither heisst Julien «Teddy». Und ist stolz darauf. Denn es ist sein Staffel-Namen, der täglich ausdrückt, dass er es geschafft hat. Dass er geworden ist, was er immer hat werden wollen. ◀