

Interview mit Francisco Agullo, VIP- und Propliner-Pilot

«Vom Traum zum Beruf»

Erst 39 Jahre jung, dürfte Francisco Agullo weltweit einer der ganz wenigen Piloten sein, der unter anderem aktiv DC-3, DC-6, DC-7, Super Constellation und Boeing 767 fliegt. Zudem hat er die National Test Pilot School in den USA abgeschlossen, um bei der Entwicklung neuer Flugzeuge mithelfen zu können. Francisco Agullo ist ein «Aviator» durch und durch, der seine fliegerischen Träume verwirklichen konnte, wie er im Interview mit SkyNews.ch darlegt.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

I War es ein Jugendtraum, Pilot zu werden?

Als ich neun Jahre alt war, reiste ich mit meinen Eltern an Bord einer Caravelle von Air France von Genf nach Paris. Die Piloten luden mich ein, die Landung im Cockpit zu erleben. Es war in einer wunderbaren Nacht, wir sahen alle Lichter der Stadt. Ich dachte, diese beiden Piloten hätten den besten Job auf der Welt. Damals hatte ich aber keine Idee, was es braucht, um Pilot zu werden. Es schien für mich unerreichbar. So begann ich zu träumen und träumte sehr viel...

«*Ich hatte das Glück, die letzte kommerziell registrierte Lockheed Super Constellation selbst zu fliegen.*»

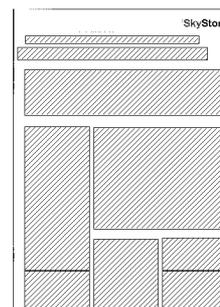
I Woher kommt die Liebe zur Kolbenmotorturflugzeugen?

Meine Pilotenkarriere startete ich als Fluglehrer und Buschpilot in Kanada. Das war die Zeit, als ich meine Liebe zu den Propellern entdeckte. Ich sah eine ausser Dienst gestellte L-749A Constellation, die zuvor als Sprühflugzeug ge-

gen Schädlinge über den Wäldern Quebecs eingesetzt wurde. Seither ist die Connie für mich der schönste je gebaute Propeller. Einige Jahre später hatte ich das Glück, die letzte kommerziell registrierte Lockheed Super Constellation selbst zu fliegen. Das war 1992 in der Dominikanischen Republik. Wir flogen Gemüse und Früchte von Santo Domingo nach Miami, bis 1993 die amerikanische Aufsichtsbehörde FAA alle dominikanisch registrierten Propeller aus Sicherheitsgründen groundete. Nichtsdestotrotz, die Liebe zu den Props führte mich weiter nach Bolivien, wo ich mit einer Curtiss C-46 Fleisch vom Amazonas auf das über 4000 Meter hohe La Paz beförderte. Als die Propeller nach und nach aus der kommerziellen Luftfahrt verschwanden, beschloss ich, mit einigen Freunden einen Verein zu gründen, damit einige dieser legendären Verkehrsflugzeuge weiter fliegen konnten. Da die Super Connie immer noch mein Favorit war, gründeten wir im Jahr 2000 die Super Constellation Flyers Association (SCFA). Heute fliegt unsere schweizerisch registrierte Super Connie als einzige, die noch Passagiere befördern darf.

I Was bedeutet einem das Fliegen mit der Super Constellation?

Es ist einmal ein sehr grosses Privileg, da derzeit weltweit nur zwei fliegen – jene der SCFA und jene der australischen HARS (Historical Aircraft Restoration Society). Es ist auch die Erfüllung eines Traumes, auf die ich eine lan-



ge Zeit gewartet habe. Und ich gebe zu, ich genieße jede Minute im Cockpit der Super Connie.

I Bald stösst ja noch eine DC-3 zur Super Connie in der Schweiz, wie kam es dazu?

Die Douglas DC-3 hat eine lange Geschichte in der Schweiz. Swissair stellte 1937 die erste

DC-3 in Dienst und flog sie bis 1969. Ab 1985 operierte Classic Air während 18 Jahren zwei dieser legendären Propliners. Nachdem Classic Air den Flugbetrieb einstellte, behielt Ju-Air die HB-ISC mit dem Swissair-Schriftzug in der Luft. Aufgrund der hohen Operationskosten musste die ISC aber verkauft werden. Zum Glück hat sie eine neue Heimat als Privatflugzeug in der Schweiz gefunden. 2008 schliesslich musste mit Air Atlantique der grösste DC-3-Operator in Europa den kommerziellen Flugbetrieb aufgrund der neuen EU-Vorschriften einstellen. In anderen Ländern, so etwa in Frankreich, fliegen die DC-3 nur an Airshows oder für Sponsoren, aber nicht mehr mit Passagieren. Somit wird es immer schwieriger, für Enthusiasten und Liebhaber, in Europa mit der legendären DC-3 zu fliegen. Das war der Hauptgrund, weshalb ich eine DC-3 gekauft habe, und sie zusammen mit der L-1049 der SCFA operieren will. Wir werden sie auch für unseren Hauptsponsor Breitling und für uns als Besitzer selbst einsetzen. Unter einer solchen Struktur, kann jedes Mitglied der SCFA auch einen Flug mit der DC-3 geniessen. Das bereitet ihnen viel Freude und deckt einen Teil unserer Operationskosten.

I Wäre nicht die zweite ehemalige Classic Air DC-3, die ja immer noch in Mollis hangariert ist, auch eine Option gewesen?

Ja, aber das Angebot aus den USA war besser. Zudem handelt es sich um eine komplett restaurierte, flugtüchtige Maschine mit sehr wenig Motorenstunden. Unsere N922CA ist eine originale Passagier-DC-3, die 1940 an American Airlines ausgeliefert wurde. Im November haben unsere Piloten total 25 Stunden mit der N922CA geflogen. Sie steht derzeit in Miami,

und wir bereiten sie auf den Ferry-Flug in die Schweiz vor, der im Mai 2009 stattfinden soll.

 *Ich bin überzeugt, dass es eine Zukunft für Propliners gibt. Wir müssen nur positiv denken.*

I Wie sieht die Zukunft für grosse Kolbenflugzeuge in Europa aus, hinsichtlich Avgas-Verfügbarkeit und gesetzlichen Auflagen?

Spricht man mit den Treibstoff-Gesellschaften, so sagen die, dass Avgas für noch mindestens zehn weitere Jahre verfügbar sein wird. Natürlich wird der Bedarf kleiner und die Preise steigen. Hinsichtlich den Vorschriften kann nur spekuliert werden. Da ich nicht aus der Kristallkugel lesen kann, ist eine objektive Antwort schwierig. Aber ich bin überzeugt, dass es eine Zukunft für Propliners gibt. Wir müssen nur positiv denken. Leider sehen viel zu viele Leute nur Probleme und Hindernisse... Die Wahrheit ist: Wenn man sich mit den richtigen Leuten umgibt, wird man auch den Support der Behörden erhalten. Und die vielen Luftfahrt-Enthusiasten werden einem dabei helfen.

I Wie wird man VVIP-Pilot bei PrivatAir und wie unterscheidet sich diese Art der Fliegerei vom Airline-Business?

Nachdem ich alte Props in Kanada, den USA, der Dominikanischen Republik und Bolivien geflogen war, kehrte ich in die Schweiz zurück und flog für die damalige Farnet Air Transport. Anschliessend kam ich zu TEA Switzerland und später zur Swissair auf die MD-80. 1995 nahm ich bei Swissair unbezahlten Urlaub und flog bei PrivatAir (damals hiess sie Petrolair) die Gulfstream IV und später die Boeing 757. Ich liebte diesen Job so sehr, dass ich mich entschied, 1997 die Swissair komplett zu verlassen. Diesen Entscheid habe ich nie bereut. Mittlerweile arbeite ich seit über zwölf Jahren in der Business Aviation, und ich genieße es sehr. Die Vielfältigkeit, die Herausforderungen, die vielen verschiedenen Destinationen und auch ein gewisses Abenteuer, all das findet man in der Airline-Industrie nicht immer. Die negative Seite ist

die geforderte Flexibilität: So muss man bereit sein, länger als geplant an einer Destination zu verweilen, wenn der Kunde das wünscht. Es ist eine Frage der Wahl: Viele Piloten bevorzugen das geregelte Airline-Leben. Mir gefällt die Vielfältigkeit der Business Aviation.

! Diskretion ist ja bei den Einsätzen bei PrivatAir sehr wichtig, aber gibt es trotzdem eine Anekdote?

Ich könnte ein Buch darüber schreiben... Tatsächlich ereignen sich fast auf jedem Flug lustige Begebenheiten. Kürzlich beschloss der



Foto Hansjörg Bürgi

Der 8. Mai 2004 ist für Francisco Agullo ein unvergesslicher Tag: Damals landete er mit der aus den USA überflogenen Super Constellation in Basel. Kaum ausgestiegen, wurde er von den Medien bestürmt.

ZUR PERSON

Francisco Agullo

1969 in Genf geboren, lebt er heute noch dort. Er ist Vater einer elfjährigen Tochter. In Genf schloss er auch seine Studienjahre als Ingenieur ETH ab. 2007 und 2008 durchlief er die prestigeträchtige National Test Pilot School in Mojave, Kalifornien. Mittlerweile hat Francisco Agullo 42 verschiedene Flugzeuge geflogen und rund 9200 Stunden in der Luft verbracht. Als Pilot hat er in Kanada, Mittel- und Südamerika sowie in Afrika gewirkt. Da ist er unter anderem auf BN-2 Islander, PC-6 Turbo Porter, DC-3, C-46, DC-7 und L-1049 Super Constellation geflogen. Bei Farner Air Transport steuerte er die Fokker 27, bei TEA die B737-300, bei Swissair die MD-80. Heute fliegt er als Captain, Fluglehrer und Experte auf den Boeing 757 und 767 der Privatair. In seiner Freizeit steuert er als Vizepräsident und Chefpilot die L-1049 der von ihm im Jahr 2000 gegründeten Super Constellation Flyers Association und bald seine eigene DC-3 in der Schweiz. www.superconstellation.org



Ein abendlicher Motorencheck der Lockheed Super Constellation HB-RSC in Basel: Da schlägt nicht nur das Herz von Francisco Agullo höher...

Kunde, der das Flugzeug gemietet hatte, einen seiner Gäste aussteigen zu lassen und mit einem Erstklass-Airline-Ticket nach Hause zu senden. Der Grund: Es wären total 13 Passagiere an Bord. Da 13 eine Unglückszahl ist, flogen wir dann nur mit zwölf Gästen in der Boeing 767 weiter...

Welches sind die Schattenseiten des Jobs als VIP-Captain?

Wie in jedem Beruf, gibt es auch bei uns Schattenseiten. Es gab Jahre, in denen ich sechs Monate lang von zu Hause fern bleiben musste. Das war für meine Familie schwierig. Glücklicherweise hat dies mittlerweile geändert. Aber am Ende hat jeder die Wahl, wo er fliegen will. Ende November bin ich von einer 23-tägigen Weltumrundung mit der Boeing 767 zurückgekehrt, danach konnte ich zehn freie Tage zu Hause geniessen.

« Ich kann jungen Menschen, die eine Liebe zur Luftfahrt verspüren, nur empfehlen, Pilot zu werden.

Weshalb soll heute ein junger Mensch noch Pilot werden?

Ich denke, dass jeder junge Mensch an der Erfüllung seiner Träume arbeiten sollte. Es spielt keine Rolle, ob er Wissenschaftler, Musiker oder Pilot wird. Was zählt, ist, was man gewillt ist zu tun. Ich kann jungen Menschen, die eine Liebe zur Luftfahrt verspüren, nur empfehlen, Pilot zu werden. Dieser Beruf erlaubt einem, die Welt zu entdecken, öffnet einem die Augen und gibt so auch einen Einblick in die verschiedenen Kulturen. Es ist ein faszinierender Beruf, bei dem technische und menschliche Aspekte ineinander fließen.

Welches war das absolute fliegerische Highlight?

Ich hatte das Glück, sehr viele Highlights zu erleben. Muss ich eines aussuchen, dann ist es der Ferry-Flug unserer Lockheed Super Constellation von den USA in die Schweiz im Mai 2004.

Gab es auch gefährliche Situationen, beispielsweise in den Anden?

Vor 15 bis 20 Jahren, als ich alte Propfliner

in Südamerika flog, erlebten wir viele Motoren- und Ausfallfälle und endeten manchmal in Notsituationen. Diese Flugzeuge wurden kaum unterhalten. Der Mangel an Ersatzteilen und an finanziellen Mitteln sowie die fehlende Kontrolle durch die Luftfahrtbehörden waren Gründe dafür. Seither haben sich die Dinge zum Besseren gewendet, doch in vielen Ländern Südamerikas ist noch einiges zu tun.

« Die National Test Pilot School ist eine sehr prestigeträchtige Schule. Ich bin sehr glücklich, dass ich sie durchlaufen durfte.

! Weshalb hast Du die Testpilotenschule in Kalifornien absolviert?

Obwohl ich Propellern sehr liebe, interessiere ich mich auch für neue Technologien. Seit zwei

Jahren arbeite ich mit einem Freund zusammen, der Flugzeuge modifiziert und neu baut. Wir haben ein gemeinsames Projekt. Wenn wir das konkretisieren können, werde ich die Testflüge ausführen. Deshalb musste ich die National Test Pilot School in Mojave, Kalifornien absolvieren. Die NTPS ist eine sehr prestigeträchtige Schule. Ich bin sehr glücklich, dass ich sie durchlaufen durfte. Die Anforderungen sind sehr hoch, aber man lernt enorm viel. Heute weiss ich viel mehr über die Performance und Stabilität eines Flugzeugs. Während den vier Monaten flogen wir viele verschiedene Flugzeugtypen. Den Abschluss der NTPS werde ich in der Schweiz mit der Durchführung eines Testprogramms für ein Ecolight erlangen.

! Wie sieht die Zukunft des Piloten Francisco Agullo aus?

Weiterhin träumen, viel träumen und viele Dinge möglich werden lassen. ☺



Francisco Agullo flog während der National Test Pilot School NTPS in Mojave auch einen Aeromacchi MB326 Impala Jet- Trainer.

STICHWORTE

Flughafen Genf

Sehr profitabel, aber vom Geld getrieben.

Airbus A380

Die Zukunft, die heute schon fliegt.

SCFA

Pure Leidenschaft und viele Emotionen mit der Super Connie

Aerosuisse

Effizient und von zentraler Wichtigkeit für die Schweizer Luftfahrt.

Tiger-Ersatz

Notwendig, aber sehr teuer.