

Interview mit Peter Daetwyler, Langenthaler Fliegerlegende

# «Ein Museum mit Stories»

Rund 50 Mitglieder der Antique Airplane Association of Switzerland (AAA) besuchten im Februar das neue in der Firma MDC Max Daetwyler eingerichtete Museum auf dem Flugplatz Langenthal. SkyNews.ch nutzte die Gelegenheit, um den Museums-Gründer, die Langenthaler Flieger-Legende Peter Daetwyler, zu interviewen.

Die Fragen stellte Erich Gandet

**Was war der Auslöser zur Gründung Ihres Museums und wann war das?**

2012/13 hatte die Einwohnergemeinde Bleienbach die Gelegenheit, sich im Museum Langenthal im Rahmen der Ausstellungsserie «Regionalfenster» vorzustellen. Die Geschichte des ländlichen Oberaargauer Dorfes war und ist bis heute eng mit derjenigen des Flugplatzes und der Fliegerei verknüpft. Ein ganzer Raum wurde vom professionellen Ausstellungsmacher Beat Gugger und Freiwilligen gestaltet. Dabei sprang der Funke über und die Idee für das Fliegermuseum Oberaargau war geboren.

**Was können die Besucher bestaunen?**

Die Präsentation der vielseitigen Exponate, verbunden mit vielen unbekannteren Fliegergeschichten, lässt jedes Fliegerherz höher schlagen. Es ist eine Sammlung von Dokumenten, Fotos, Büchern, Flugzeugteilen, Modellen und Motoren aus der Zeitspanne zwischen den 1950er- und 1990er-Jahren. Schwerpunkte sind Dokumente und Flugzeugteile aus der Produktion der Firma Daetwyler. Weiteres Material stammt aus der Pionierzeit der Fliegerei im Oberaargau. Dies alles ist bei Tageslicht unter einem Sheddach zu bestaunen.

**Welches ist aus Ihrer Sicht das rarste Ausstellungsstück?**

Es hat viele rare Ausstellungsstücke und ganze Stories, die wir dokumentiert haben. Wertvoll sind sicher die Dokumente aus der Gründerzeit, so beispielsweise ein Originalplakat mit Marke und Festführer.

**Die Piper Cub und Super Cub sind im Museum mit Bildern und Modellen gut dokumentiert, warum haben diese bei der Firma Daetwyler einen solchen Stellenwert?**

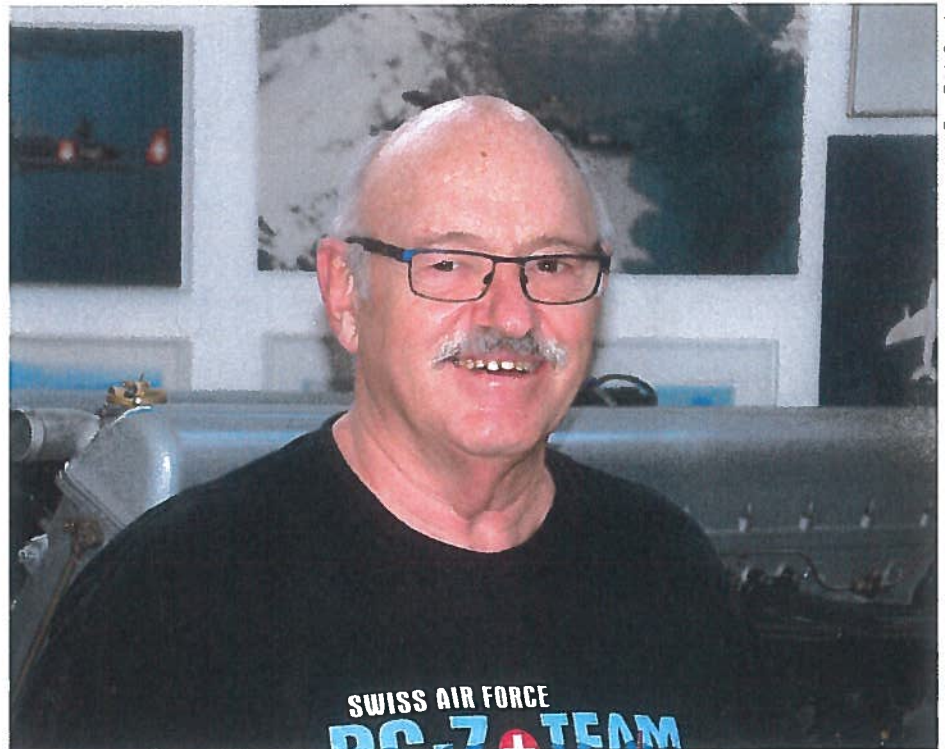


Foto Erich Gandet

*Peter Daetwyler: «Die Geschichte von Langenthal war und ist bis heute eng mit derjenigen des Flugplatzes und der Fliegerei verknüpft.»*

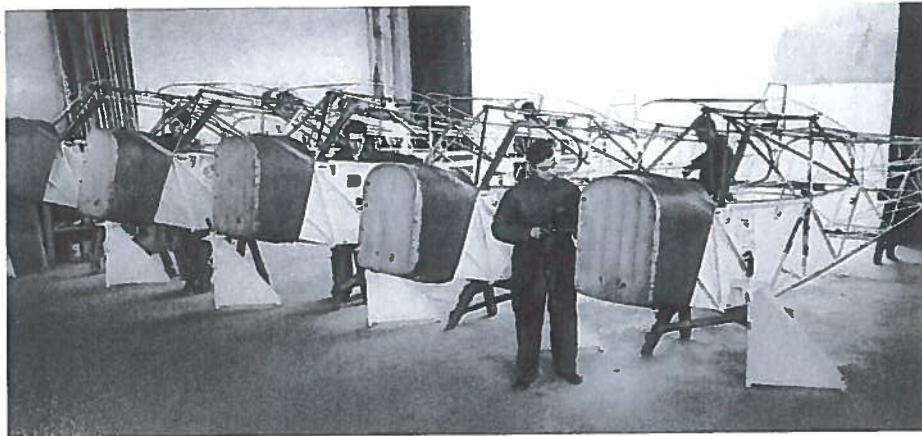
**ZUR PERSON**

**Peter Daetwyler**

Peter Daetwyler (Jahrgang 1947) ist in Bleienbach aufgewachsen. Bereits in jungen Jahren erlangte er das Motor- und Segelfluggbrevet. Nach der Berufsausbildung bei der damaligen Brown Boweri als Mechaniker absolvierte er berufsbegleitend die Konstruktorschule. 1975 wanderte er mit seiner frisch angetrauten Frau Romy in die USA aus. In Long Island (New York) und in Huntersville (North Carolina) bauten sie die Max Daetwyler Corporation USA auf. Als Geschäftsflugzeug ist eine PC-12 im Einsatz. Seit 2005 ist das «Epizentrum» seiner Familie wieder mehr und mehr in der Schweiz. Durch die Übergabe der Firma an die dritte Generation ist Peter Daetwylers Fliegerei und so auch das Museum wieder mehr ins Zentrum gerückt. Der Fliegervirus hat auch auf seine beiden Söhne übergegriffen, Ralph, der die Firma leitet, betreibt es als Hobby, Marc fliegt als Captain bei der Firma VistaJet.



Ein Blick in die helle Ausstellungshalle mit ausgestellten Motoren und Modellen.



Die Total-Restauration von Piper Cub 1963 in der Werkstatt der Firma Daetwyler.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden viele Piper Cub von der USAF aus Deutschland und Italien übernommen. Max Daetwyler hat viele davon überholt oder komplett neu aufgebaut. Es entstanden auch Modifikationen wie beispielsweise beim Fahrwerk. Diese verbesserten Exemplare wurden als «Däty-Piper» sehr geschätzt und sind bis heute noch beliebt.

**Die C-3603 ist stark mit dem Namen Max Daetwyler verbunden. Wie kam es dazu?**

Mein Vater hat schon während des Zweiten Weltkriegs in der «Wagi» in Schlieren bei der Montage der C-36 mitgeholfen. Später, als die C-3603 auf Turbinen umgebaut wurden, bauten wir in unserer Firma in Bleienbach das dritte zusätzliche Leitwerk und Teile der Kabi-

nenverlängerung. Bei der Ausmusterung der C-3605 konnten wir zwei Exemplare kaufen. Eines davon ist die HB-RBI, die bei der Ju-Air in ihren Originalzustand zurückgebaut wurde (siehe SkyNews.ch 02/16).

**Ich kenne kein Museum, in dem ein so grosses Archiv von Bildern sehen ist. Hat die Presse auch Zugang dazu?**

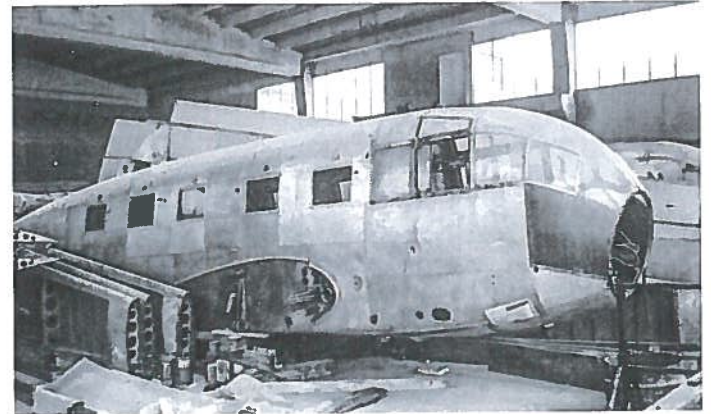
Auch die Medien sind jederzeit willkommen. Da das Museum nicht öffentlich ist, müssen die Termine vorgängig abgesprochen werden.

**Dem von Max Daetwyler konstruierten Swiss-Trainer wird in der Schweiz viel zu wenig Beachtung geschenkt. Die Eindrücke, die man im Museum dazu erhält, geben sicher jedem Besucher einen Denkanstoss?**

Mein Vater hatte schon früh die Vision von einem eigenen Flugzeug. Er entwickelte, wenn immer es die finanzielle Seite zulies, kompromisslos an einem in jeder Beziehung optimalen Flugzeug. Dabei war ihm die Technik, so beispielsweise die modulare Bauweise, wichtiger als der Preis. Auf diese Weise entstand eine moderne, zukunftsweisende Flugzeugtechnik. Der zweiplätzig Swiss-Trainer wurde auch als Kunstflugtrainer, nach FAR 23, vom BAZL und der FAA zugelassen. Eine unbekannte Anzahl wurde in Malaysia für die Luftwaffe in Lizenz gebaut.

**Sind die Prototypen des MDC-Trailer und des Swiss-Trainers noch vorhanden?**

Der MDC-Trailer, der viele Jahre bei der Segelfluggruppe Oberaargau als Schlepper im Einsatz war und das Flugzeug mit den meisten Landungen der Schweiz ist, wurde demontiert und eingelagert. Der erste Swiss-Trainer Prototyp HB-HOH wird ab diesem Frühjahr im Verkehrshaus ausgestellt. Der zweite Prototyp



Die Sokol M-1C HB-TAD der Motorfluggruppe Langenthal vor dem ehemaligen Tower auf dem Flugplatz Bleienbach im September 1960. – Der Rumpf der zweiten Siebel der ehemaligen Aero-Lloyd D-IDOM war im Januar 1965 bereit für die Malerwerkstatt. Doch im gleichen Jahr wurde das «Siebelprojekt» abgebrochen.



Foto Erich Gandet

Eine Formation von drei in der Schweiz registrierten Swiss Trainer im Juli 1992. Die HB-HNA wurde später nach Malaysia geliefert, die HB-HOJ wartet in Langenthal auf eine Motor-Restaurierung und die HB-HOH ist für das Verkehrshaus vorgesehen.

HB-HOJ mit dem sämtliche Flugtests durchgeführt wurden, befindet sich in Bleienbach und soll nach einer Motorenkontrolle wieder flugbereit sein.

**1963 fotografierte ich in der Werkstatthalle in Bleienbach zwei zerlegte Rümpfe von der zweimotorigen Siebel Si 204. Niemand wusste damals etwas davon?**

Ja, das ist eine der Stories im Museum. Mit fünf zweimotorigen Siebel wollte ein Unternehmer eine Lufttransportorganisation aufbauen. Unsere Firma erhielt den Auftrag diese zu überholen und zu warten. Da die original eingebauten Argus-Motoren eine Schwachstelle waren, wollte man diese durch Turboprops ersetzen. Dieser Umbau sprengte aber den finanziellen Rahmen, somit starb das Projekt.

**Welches sind Ihre weiteren Zukunftspläne für das Museum?**

Unsere Firma ist eng mit der Fliegerei verbunden und daher ist das Museum auch ein Teil unserer Firma. Wir werden es weiter pflegen und ausbauen. Da mein Motto «Ja nichts fortwerfen» ist, sind historisch wertvolle Exponate bei uns jederzeit willkommen. +

[www.daetwyler.com](http://www.daetwyler.com)

**STICHWORTE**

**SPAS**

Ich habe die Wasserfliegerei in den USA über viele Jahre intensiv betrieben. Daher schätze ich diese Schweizer Organisation sehr. Dank ihr kann in der schönen Schweiz diese Art der Fliegerei noch gepflegt und betrieben werden.

**Flugplatz Dübendorf**

Eine ideale Chance für die General Aviation und um die Wirtschaftsmetropole Zürich zu stärken. Eine optimale Win-Win-Situation!

**Schweizer Flugzeugindustrie**

Dank den grossen Anstrengungen der Pilatus Werke in Stans mit grossem Netzwerk an kleineren und grösseren Zulieferfirmen, haben wir einen modernen Flugzeugbau, der weltweit anerkannt ist. Es wäre schön, wenn auch die RUAG in Emmen und Alpnach das grosse Know-how und die damit verbundenen Arbeitsplätze künftig ausbauen und behalten könnten.

**Piper Super Cub**

Ein sehr universell einsetzbares Flugzeug, ideal für die Grundschulung. Fliegen heisst landen und das lernt man auf keinem Flugzeugtyp besser. Man trifft ihn überall an, sei es auf dem Wasser oder im Hochgebirge. Es ist einer der wenigen Flugzeugtypen, der preislich an Wert zunimmt. Zusammen mit meinen beiden Söhnen betreiben wir einen Super Cub in den USA und hier in der Schweiz die HB-ORK, bekannt aus dem Büchlein «Gletschermüsterli» von Ty Rufer. Nach einem Totalschaden auf dem Gletscher bauten wir diesen wieder auf. Er wurde mit Amphibien-Floats ausgerüstet. Zudem sind wir am ex-Swiss Air Force Super Cub HB-PAV beteiligt.