

Zum Taxitarif: Bern–Zermatt in 15 Minuten



Innovativ. Der «Ero3» bietet Platz für fünf Personen. Ein 50:50-Prototyp soll noch in diesem Sommer die ersten Testflüge absolvieren.



Ambitioniert. Sie sind die Gründer von Dufour Aerospace: Dominique Steffen, Thomas Pfammatter und Jasmine Kent (von links).

VSP | Der Helipilot und Unternehmer Thomas Pfammatter strebt mit seinem Start-up Dufour Aerospace die «Demokratisierung des Luftverkehrs» an. Die Vision ist ehrgeizig. Die Gesichter hinter dem Projekt aber auch.

MATTHIAS SUMMERMATTER

«Bereits als 14-Jähriger hat mich die Fliegerei fasziniert. Und diese Leidenschaft hat mich bis heute nicht losgelassen.» Der Visper Thomas Pfammatter ist seit bald 25 Jahren Helipilot bei der Air Zermatt. Inzwischen sind die Flugstunden aber deutlich weniger geworden. Denn der studierte Betriebsökonom ist auch ein Unternehmer.

Acht Start-ups hat der 48-Jährige bis dato gegründet. Einige davon erfolgreich weiterverkauft. Dazu Pfammatter: «Ein Start-up ist mit absoluten Hochs und Tiefs verbunden. Es braucht unglaublich viel Herzblut.» Das neunte Unternehmen ist seit 2015 Realität: Dufour Aerospace. Ein Firmenname mit klarer Botschaft. «Die Dufourspitze ist der höchste Berg der Schweiz, liegt im Wallis und trägt den Namen eines genialen Ingenieurs.» Werte, über die sich das Oberwalliser Unternehmen identifizieren möchte. Zu den Mitgründern zählen nebst

Pfammatter Kunstflugpilot und Ingenieur Dominique Steffen sowie die Software-Spezialistin Jasmine Kent.

Eine Kombination aus Flugzeug und Helikopter

«Wir wollen die Möglichkeiten der Elektromobilität nutzen, um Fluggeräte zu bauen, die günstiger, leiser, schneller und sicherer sind als die heutigen Maschinen», sagt Pfammatter. Erste wichtige Erfahrungen in diesem Bereich sind bereits vorhanden. 2016 sorgte Dufour Aerospace mit der Präsentation des weltweit ersten elektrisch betriebenen Kunstflugzeugs für Schlagzeilen. Es war der Anfang einer Geschichte, die nun ihr zweites Kapitel schreibt. Denn inzwischen steckt das rund zehnköpfige Team mitten in der Entwicklung eines senkrecht startenden Elektroflugzeugs. Eine Kombination aus Helikopter und Flugzeug soll es werden. Das neue Fluggerät namens «Ero3» soll Platz für fünf Personen bieten. Die Spitzengeschwindigkeit liegt bei 350 km/h, die Reichweite bei 120 (voll elektrisch) oder 800 (hybrid) Kilometern. Pfammatter ist überzeugt: «Mit diesen neuartigen Fluggeräten eröffnen sich unglaublich viele Möglichkeiten.»

Verläuft alles nach Plan, soll das elektrisch betriebene Fluggerät in einem ersten Schritt im Rettungswe-

sen zum Einsatz kommen. ««Ero3» sei fast doppelt so schnell wie ein normaler Helikopter, betont Pfammatter. «Dadurch lassen sich massiv mehr



«Noch arbeiten wir auf freier Basis, erhalten also keinen Lohn»

Thomas Pfammatter
CEO Dufour Aerospace

Menschenleben retten.» Einen Patienten mit der Ambulanz nach Bern zu fahren, dauere Stunden. Das neue Fluggerät benötige dafür lediglich wenige Minuten. «Die Zeitersparnis ist riesig.»

Die Vision von Dufour Aerospace geht jedoch weit über das Rettungs-

wesen hinaus. Denn die Fahrzeugkosten seien mit denjenigen von Autos zu vergleichen, erklärt Pfammatter. «Ich könnte in Bern einsteigen und mich innert 15 Minuten zu Taxikosten nach Zermatt fliegen lassen.» Dank Möglichkeiten wie dieser könne das Wallis massiv näher an die urbanen Zentren rücken. Und umgekehrt. «Zurzeit kann sich lediglich 0,01 Prozent der Weltbevölkerung einen Helikopter als Taxi leisten», zeigt Pfammatter auf. In Zukunft soll dieses Transportmittel aber für die ganz grosse Mehrheit erschwinglich sein. «Das Ziel ist die Demokratisierung der Luftfahrt.»

Bis diese Vision jedoch Wirklichkeit wird, steht für das Team von Dufour Aerospace noch ein langer, steuerner Weg bevor. Das Business ist hart. Und die Konkurrenz schläft nicht.

Es braucht noch zehn Millionen

«Ero3» steckt zurzeit noch in den Kinderschuhen. Aktuell wird ein 50-Prozent-Prototyp gebaut. Dies in enger Zusammenarbeit mit der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) und der ETH Zürich. Ab diesem Sommer soll die Miniatur-Ausführung bei ersten Testflügen wichtige Erkenntnisse hinsichtlich der Weiterentwicklung liefern. Derweil zeigen die ersten Simulationen,

Berechnungen sowie drei 1:5-Prototypen laut Pfammatter, «dass das Fluggerät stabil und sicher fliegt».

Für Dufour Aerospace steht nun die mitunter grösste und entscheidendste Hürde an. Denn um auch einen 1:1-Prototypen zu entwickeln, sind nicht weniger als zehn Millionen Franken nötig. «Wir reisen um die halbe Welt, um Investoren zu finden», erklärt Pfammatter. «Die Chancen, dass wir das Geld bekommen, liegen bei 50 zu 50.» Sämtliches Geld, das man beschaffen könne, fliesse derzeit in das Material. «Noch arbeiten wir alle auf freier Basis, erhalten also keinen Lohn.» Man sei bemüht, möglichst schlank aufgestellt zu sein. 2,2 Millionen sind seit 2015 in das Projekt Dufour Aerospace geflossen. «Es sind viele Enthusiasten am Werk. Das zählt auch für die Air Zermatt und die kantonalen Hightech-Inkubatoren, die unser Projekt bei der Entwicklung unterstützen.»

Eine Knochenarbeit, die sich für Pfammatter allerdings lohnt. Er ist überzeugt: «Elektro betriebene Fluggeräte werden die Welt erobern.»

Video auf



Ständerat | Rieder/Maret (CVP), Nantermod (FDP), Fauchère wohl mit Kreuzer (SVP) – und ein grün-rotes Ticket

Wolf geht mit Reynard auf Stimmenjagd

WALLIS | Das Kandidaten-Tableau für die Ständeratswahlen ist quasi komplett. Michael Kreuzer dürfte für die SVPO ins Rennen steigen, die Grüne Brigitte Wolf gemeinsam mit SP-Mann Mathias Reynard.

DAVID BINDER

Die links-grüne Allianz wurde dabei vertraglich verbündet. Gemäss WB-Informationen verzichten darin die Unterwalliser Grünen, die sich voll auf den Gewinn eines Nationalrats-sitzes fokussieren wollen, in diesem Jahr auf eine Ständeratskandidatur und werden hierfür Matthias Reynard von der SP unterstützen. Umgekehrt im

Oberwallis. Die Oberwalliser Genossen werden nach Thomas Burgener im Jahr 2015 keinen Kandidaten mehr aufstellen und dafür die Grüne Brigitte Wolf portieren. Das linke Ticket dürfte es derweil schwer haben ohne bürgerlichen Verbündeten. Aber die Ständeratswahlen werden von den Minderheitsparteien auch immer als willkommene Plattform für deren Profilierung betrachtet. Beim übersichtlichen Kandidatenfeld ist es einfacher als bei den Nationalratswahlen, sich Gehör zu verschaffen.

Kreuzer für die SVPO

Ähnliche Gedanken dürfte sich auch die Oberwalliser SVP machen. Nachdem die Parteifüh-

rung um Präsident Franz Ruppen oder Fraktionschef Michael Graber auf eine Ständeratskandidatur verzichtet hat, ist nun die zweite Garde am Zug. Michael Kreuzer soll sich hier zur Verfügung stellen, den Sittener Cyrille Fauchère zu unterstützen. Der Visper Gemeinderat war denn in den vergangenen Wochen auch sehr präsent an öffentlichen Anlässen. Er selbst werde erst nächste Woche kommunizieren, ob er kandidieren wolle und wenn ja, für welchen Rat, sagte Kreuzer auf Anfrage. Auch Brigitte Wolf will sich erst Anfang April zu einer allfälligen Kandidatur äussern. Dementiert hat keiner von beiden. Treten die beiden an, dürfte das Kandidaten-Tab-



Linkes Ticket. Brigitte Wolf und Mathias Reynard.

FOTOS KEYSTONE/WB/ANDREA SOLTERMANN

leau im Wallis quasi komplett sein. Beat Rieder (bisher) und Marianne Maret verteidigen die Walliser CVP-Ständeratsitze, Nationalrat Philipp Nantermod wird mit einer Doppel-Kandidatur an den Start gehen, dann die SVP mit Fauchère und wohl Kreuzer sowie das rot-grüne Duo Reynard-Wolf. Während die Nationalratswahlen im Wallis Spannung versprechen, gibt es bei den Ständeratswahlen indes nur wenige mögliche Szenarien. Um die C-Hegemonie zu brechen, müssten sich mindestens zwei der anderen Parteien auf eine Allianz einlassen. Sowohl ein bürgerlicher Schulterchluss SVP-FDP sowie ein Bündnis SP-FDP sind derzeit schwer vorstellbar.