Michael Gubisch

Das unvergessliche Leben des Schweizer Testpiloten Hans Bardill

Hans Bardill 1932-1972

Vorwort
Der nachfolgende Bericht beschreibt Ereignisse und berufliche Abschnitte des Schweizer Ingenieurs und Testpiloten Hans Bardill. Der Autor schildert in Abschnitten persönliche private Erlebnisse seiner Mutter, die mit der Familie Bardill befreundet ist. Hierdurch erhält der Leser Einblicke in die Persönlichkeit und den Menschen Hans Bardill, was diesen Bericht zu etwas Besonderem macht.
Joachim Kruth

Im Juli 2021 schleppte Airbus ein restauriertes Verkehrsflugzeug auf eine Wiese in der Nähe der Montagehallen seines Hamburger Werks, wo bereits einige Flugzeuge ausgestellt waren, die eine bedeutende Rolle in der Geschichte des europäischen Luft- und Raumfahrtkonzerns und insbesondere des Deutschlandbetriebs des Unternehmens spielten.

Zum 50. Jubiläum des Erstfluges der VFW 614 – des ersten in Serie entwickelten und gebauten deutschen Düsenverkehrsflugzeugs – hatten Auszubildende im Airbus-Werk auf der ehemaligen Insel Finkenwerder eines der wenigen verbliebenen Exemplare des außergewöhnlichen Kurzstreckenjets herausgeputzt und in seiner alten Bremer Lackierung frisch neu lackiert.

Ein kleines Detail wich jedoch von den ursprünglichen VFW-Werksfarben ab, was auf ehemalige Mitarbeiter und Kenner der im nahe gelegenen Bremen gebauten Flugzeuge große Wirkung hatte: Neben der Eingangstür stehen Name und Unterschrift des Schweizer Testpiloten Hans Bardill.

Beim Erstflug der VFW 614, G1 am 14. Juli 1971 saß er im Cockpit, starb aber ein halbes Jahr später im Alter von 39 Jahren, als dieser Prototyp am 1. Februar 1972 bei einem Testflug abstürzte.

Auszubildende im Airbus-Werk Hamburg restaurierten eine seltene VFW 614 – Quelle: Airbus

Hans Bardill war ein außergewöhnlicher Mann. Er war nicht nur ein hervorragender Pilot und Ingenieur, sondern vor allem eine großartige Persönlichkeit, die bei Kollegen und Freunden einen tiefen Eindruck hinterließ und bis heute in liebevoller Erinnerung bleibt. Außerdem war er seiner jungen Familie ein sehr geliebter Ehemann und Vater.

ZU HAUSE IN SCHIERS und ALTENRHEIN

Bardill wurde am 19. Juni 1932 in Schiers im Kanton Graubünden als ältestes von 10 Geschwistern geboren. Sein Vater arbeitete als Lehrer und engagierte sich in verschiedenen kommunalen Funktionen im Prättigau.

Bardill begeisterte sich schon früh für die Fliegerei und sammelte bereits mit 16 Jahren erste Flugerfahrungen im Segelflugzeug. Nach der Matura wurde er bei der Schweizer Luftwaffe zum Piloten ausgebildet und flog unter anderem die Pilatus P- 2 Trainer, Morane-Saulnier D-3800 Propellerjäger und De Havilland DH.100 Vampire Jets.

Das Luftwaffenfliegen war ihm jedoch nicht genug und so studierte er während seines Militärdienstes Maschinenbau an der Hochschule für Technik und Naturwissenschaften ETH in Zürich. Später überlegte Bardill, bei der damaligen Flaggschiff-Fluggesellschaft des Alpenstaates Swissair zu arbeiten, aber der routinemäßige Flugbetrieb mit festen Flugplänen und -verfahren reizte ihn nicht.

Bardill wurde Testpilot bei den Flug- und Fahrzeugwerken in Altenrhein und flog das dort in Entwicklung befindliche Erdkampfflugzeug P-16 für die Schweizer Luftwaffe. Der einstrahlige Jet war 1955 zu seinem Erstflug gestartet, aber nie in Serie gegangen, weil die Regierung in Bern dem Projekt 1958 nach dem Absturz zweier Testflugzeuge die Unterstützung entzog. Nur eine von fünf gebauten P-16 hat überlebt und ist jetzt im Flieger-Flab-Museum in Dübendorf bei Zürich ausgestellt. P-16-Programmleiter Dr. Hans Studer versuchte, die Bemühungen seines Teams zu retten, indem er mit dem US-Erfinder und Unternehmer William Lear zusammenarbeitete, um einen Geschäftsjet zu

entwickeln, der auf dem Design der P-16 basierte. Lear hatte zuvor Propellerflugzeuge für Geschäftskunden umgebaut und sah einen Markt für einen speziell gebauten kleinen Jet für Kunden mit viel Geld und wenig Zeit. Die Zusammenarbeit mit dem Schweizer Entwicklungsteam, zu dem auch Bardill gehörte, führte zum ersten LearJet – dem Inbegriff eines leichten Business Jets. So wurden die Tragflächen der P-16 mit ihren charakteristischen Spitzentanks für das neue Flugzeug übernommen. Doch entgegen ursprünglicher Vorstellungen von binationalen Fließbändern begann die Produktion des LearJet allein in den USA unter Lears Führung.

1960 in Altenrhein/Schweiz – Konstrukteur Studer (links) und Werkstestpilot Ing. Bardill (rechts) mit William P. Lear jr. an der P-16
Quelle: Flugrevue/Klassiker der Luftfahrt

AUF NACH HAMBURG

Bald darauf übernahm Studer die Programmleitung für den Business Jet HFB 320 Hansa beim Hamburger Flugzeugbau – einem Vorgängerunternehmen des heutigen Airbus-Werks in der deutschen Stadt – und Bardill folgte ihm dorthin. Ironischerweise wurde der LearJet zu einem Hauptkonkurrenten für den HFB 320, der für sieben Passagiere ausgelegt war, aber in einer Pendelkabinenkonfiguration bis zu 12 Reisende aufnehmen konnte. 1963 zog Bardill mit seiner Familie nach Hamburg. Zwei Jahre zuvor hatte er seine Jugendliebe Elsbeth „Betti“ Tarnutzer geheiratet, die auf einem Bergbauernhof oberhalb von Schiers aufgewachsen und Kindergärtnerin geworden war. Die beiden kannten sich seit dem Schulalter und wurden als Teenager engere Freunde. Nachdem er sie bei der Ankunft aus Paris, wo sie einige Zeit als Au Pair verbracht hatte, um 4 Uhr morgens – für Betti unerwartet – vom Zug in Zürich abholte, wurden sie ein Paar. 1961 kam die erste Tochter zur Welt, die zweite kam 1964 in Hamburg. Ein Reihenhaus am südlichen Stadtrand – in unmittelbarer Nähe zum Heideland in Fischbek und den Obstanbaugebieten im Alten Land – wurde das Zuhause der jungen Familie.

Testpilot Loren “Swede” Davis, 1925-1965 –Quelle: Privat/HFB

Bardill & Davis im Endanflug auf Flugplatz Finkenwerder – *Quelle:* Privat/HFB

Bardill (rechts) mit US-Testpilot Loren „Swede“ Davis 1965 zur Feier des 100. Fluges des HFB 320-Prototyps, 21. April 1965 – Quelle: Privat

Beim Erstflug der HFB 320 am 21. April 1964 saß Bardill als Copilot und Flugtestingenieur neben HFB-Cheftestpilot Loren William Davis im Cockpit. Der 38-jährige US-Amerikaner – wegen seiner schwedischen Mutter und seiner überragenden Größe auch „Schwede“ genannt – hatte zuvor beim

HFB 320-Triebwerkslieferanten General Electric Test- und Zertifizierungskampagnen für verschiedene Triebwerksprogramme absolviert und so wertvolle Erfahrungen in die deutsche Entwicklung eingebracht.

Ein Hauptmerkmal des merkwürdigen deutschen Hansa-Jets waren nach vorne gepfeilte Flügel, die ihren Ursprung in der Entwicklung des Ju-287-Bombers von Junkers in den 1940er Jahren hatten. Die ungewöhnliche Flügelform wurde für die HFB 320 unter anderem gewählt, weil sie es ermöglichte, die Mittelflügelkonstruktion im hinteren Rumpf hinter der Kabine zu installieren und so Stehhöhe im Passagierbereich zu erreichen. Kurz nach dem Erstflug wurde das Flugtestprogramm auf den Luftwaffenstützpunkt Torrejón in der Nähe von Madrid verlegt. Der spanische Flugzeughersteller CASA produzierte den hinteren Rumpf und das Leitwerk für die HFB 320; Zwischen den beiden Unternehmen bestanden freundschaftliche Beziehungen und Spanien bot für Flugtests besseres Wetter und mehr offenen Luftraum als Deutschland. Ein Jahr nach dem Erstflug, am 21. April 1965, feierte das Testteam den 100. Flug des HFB 320-Prototyps V1. Drei Wochen später, am 12. Mai 1965, ging das silbrig polierte Flugzeug mit dem Kennzeichen D-CHFB bei einem Absturz in der Nähe der Stadt Cuenca, etwa auf halber Strecke zwischen Madrid und Valencia, verloren.

Davis und Bardill hatten das Strömungsabrissverhalten der HFB 320 untersucht. Während dieses Manövers wird der Anstellwinkel des Flugzeugs vergrößert, indem die Nase schrittweise angehoben wird, bis der Luftstrom um die Tragflächen turbulent wird, anstatt die Tragflächen in geordneter Weise zu umströmen. Bei diesem Anstellwinkel geht der Auftrieb verloren und das Flugzeug beginnt zu sinken. Das Verhalten jedes Flugzeugs muss unter diesen Bedingungen bewertet werden und jeder Pilot muss darin geschult werden diese Situation zu beherrschen. Das Absenken der Flugzeugnase verringert normalerweise den Anstellwinkel, wodurch die Flügel wieder Auftrieb erzeugen und der Pilot die Kontrolle wiedererlangen kann. Der HFB 320 hatte jedoch eine tückische Schwäche die damals noch weitgehend unbekannt war. Oben auf dem Seitenleitwerk ist das Höhenleitwerk montiert, das zur Steuerung der Nicklage dient. Bei Flugzeugen mit solchen T-Leitwerken und Hecktriebwerken kann sich das Höhenleitwerk in einem Turbulenzbereich befinden, der bei hohen Anstellwinkeln von den Flügeln und dem Rumpf kommt. Ohne sauberen Luftstrom um das Höhenleitwerk verlieren die Steuerflächen an Wirksamkeit und der Pilot kann das Flugzeug nicht mehr aus dieser Situation heraussteuern. Dieser Zustand wird als Super- oder Deepstall bezeichnet - das Flugzeug ist nicht mehr abzufangen.

Der Prototyp der HFB 320 Hansa V1 flog erstmals am 21. April 1964 – Quelle: Privat/HFB

Davis und Bardill befanden sich in diesem Zustand auf einer Höhe von etwa 22.000 Fuß (6.700 m). Nach dem Strömungsabriss geriet das Flugzeug sekundär in eine flache Drehung. Es drehte sich mit niedriger Vorwärtsgeschwindigkeit um seine Hochachse – ähnlich wie ein Bergahorn – und senkte sich unkontrolliert dem Boden zu. Die beiden Piloten versuchten, einen Schwung mit der Nase nach unten zu erzeugen, indem sie einen Anti-Spin-Schirm vom Heck des Flugzeugs aus einsetzten. Aber der Schirm hatte nicht den gewünschten Effekt das Flugzeug wieder in den kontrollierten Flug zu versetzen. Ungefähr 30 Sekunden nach dem anfänglichen Strömungsabriss wies Davis Bardill an: „John, raus!“ Bardill versuchte dann, die Notausgangstür zu öffnen. Ungefähr 1 Minute 20 Sekunden nach Beginn des Stalls meldete Davis dem Turm in Torrejón: „Ich glaube, wir werden in diesem Ding getötet.“ Weniger als eine Minute vor dem Aufprall auf dem Boden konnte Bardill den Ausgang öffnen und aus dem Flugzeug springen. Davis folgte ihm, aber er verfing sich in der Anti-Spin-Rutsche. Es wird vermutet, dass er versuchte sich zu befreien, weil ein Messer, das Davis normalerweise in der Knietasche seines Fliegeranzugs trug, später nicht mehr da war. Es gelang ihm nicht. Das Flugzeug traf mit einer vertikalen Geschwindigkeit von über 42 m pro Sekunde (8.280 ft/min) auf dem Boden auf und kam auf einem Hang außerhalb der Stadt La Parra de Las Vegas zum Stehen. Bardill entkam dem Unfall und überlebte.

Die HFB 320 war nicht das einzige T-Leitwerk-Flugzeug mit Deep-Stall-Eigenschaften, das bei Testflügen abstürzte. 1963 hatte die British Aircraft Corporation den Prototyp ihres Verkehrsflugzeugs BAC 1-11 unter ähnlichen Umständen verloren und die beiden würden nicht die einzigen bleiben. Damals versuchten alle Hersteller von T-Leitwerken dem Deepstall-Phänomen auf den Grund zu gehen und tauschten ihre Erfahrungen aus. Wolfgang Issel, der Teil des HFB 320-Flugtestteams war und den Absturz von Cuenca vom Torrejón-Turm aus miterlebte, sagt, dass die Hersteller damals zwar die Auswirkungen des tiefen Strömungsabrisses an ihren Flugzeugen beobachten konnten, aber keiner von ihnen erklären konnte was passierte, weil keine aerodynamischen Studien und Daten über den Zustand verfügbar waren. Mit modernen

Windkanälen und Messtechniken hat sich die Qualität aerodynamischer Daten enorm verbessert. Gepaart mit moderner Rechenleistung haben Ingenieure heute Zugang zu Computational Fluid Dynamics Software und Simulationen, die das Flugzeugverhalten realistisch vorhersagen können und es Ingenieuren ermöglichen, Konstruktionsparameter zu ändern und ihre Auswirkungen zu simulieren. In den 1960er Jahren basierten die Flugleistungsvorhersagen für neue Flugzeugkonstruktionen jedoch auf rudimentären Messungen und Erfahrungen aus früheren Projekten. Die Aufgabe der Testpiloten bestand darin, die Vorhersagen der Designer zu überprüfen und herauszufinden, ob es an den Rändern des Flugbereichs Überraschungen gab. Nach dem Unfall in Spanien führte HFB Windkanaltests in einer Einrichtung in Lille durch, wo ein lokaler Ingenieur, der mit Flat-Spin-Studien sehr erfahren war, viel Erfahrung gesammelt hatte. Seine Fähigkeiten waren so wertvoll, dass auch andere Hersteller die französische Einrichtung für ihre Studien nutzten. Issel: „Die Messtechnik für diese Tests war das Hochgeschwindigkeitsfilmen und Auswerten von Änderungen der Flugbahn auf einzelnen Bildern. Darüber lachen wir heute, aber damals gab es keine andere Methode."

Die HFB 320 erhielt von der westdeutschen Zivilluftfahrtbehörde und der US-Luftfahrtbehörde die Musterzulassung als erstes deutsches Flugzeug mit einem Anti-Stall-System. Diese Systeme warnen Piloten vor einem bevorstehenden Strömungsabriss durch einen Stick-Shaker und, wenn der Pilot nicht eingreift, indem sie automatisch die Nase nach unten drücken. Solche Systeme wurden auch in anderen Flugzeugen mit ähnlichen Eigenschaften installiert. Nach der Musterzulassung übernahm Bardill die Leitung der Flugtestabteilung von HFB, die bis dahin hauptsächlich die Funktionalität neu gebauter Flugzeuge vor der Auslieferung an Kunden bewertete. Aber Bardill fand die mit diesem Job verbundene Büroarbeit und die reduzierte Flugtätigkeit nicht erfüllend. Einerseits vermisste er das Fliegen. Die Mutter des Autors, Christel Gubisch – sie war Teil des Madrider Teams und wurde später Bardills Sekretärin in der Flugtestabteilung – sagt, dass er gelegentlich eines der Kleinflugzeuge des Unternehmens gemietet hat, um eine Runde zu drehen. „Ich ziehe einfach mein fliegendes Kleid an", erinnert sie sich an Bardills Worte in solchen Momenten. Andererseits war schnell klar, dass die HFB 320 kein kommerzieller Erfolg werden würde. Für Bardill war in Hamburg als Testpilot nicht mehr viel zu tun.

AUF NACH BREMEN

Etwa eine Autostunde entfernt, in Bremen, lief derweil die Entwicklung der VFW 614. Die dortigen Flugtests wurden vorbereitet. 1970 trat Bardill der damaligen deutsch-niederländischen Gruppe VFW-Fokker als Testpilot und Ingenieur unter der Leitung des dänischen Projektpiloten dieser Firma, Leif Nielsen, bei.

Bardill und Nielsen saßen am 14. Juli 1971 beim Erstflug des Prototyps G01, Reg. D-BABA am Steuer.
Quelle: VFW-Fokker/Freundeskreis VFW 614

Nielsen & Bardill nach dem Erstflug des VFW 614 – Quelle: VFW-Fokker/Freundeskreis VFW 614

Die VFW 614 hatte eine ungewöhnliche Triebwerksinstallation auf Pylonen auf den Flügeln und nicht darunter. Der 44-Sitzer wurde für Kurzstreckenflüge mit begrenzter Nachfrage entwickelt. Passagiere sollten mit dem Twinjet auf regionalen Strecken mit der gleichen Geschwindigkeit und dem gleichen Komfort wie größere Flugzeuge reisen. (Dieses Konzept wurde in den 1990er Jahren erfolgreich und führte zu hohen Produktionsvolumen beim kanadischen Hersteller Bombardier und Embraer in Brasilien). Die VFW 614 hatte in den 1970er Jahren jedoch keinen solchen Erfolg. Nach ersten Einsätzen bei Regionalfluggesellschaften in Dänemark und Frankreich gehörten drei VFW 614 bis 1998 zum staatlichen Verkehrsgeschwader(Flugbereitschaft) der deutschen Luftwaffe.

Ein heute in Hamburg-Finkenwerder ausgestelltes Flugzeug wurde in den 1990/2000er Jahren von VFW-Fokker-Nachfolger DASA eingesetzt, um ein neues digitales fly-by-wire-Flugsteuerungssystem zu testen.

Museumsflugzeug VFW 614 S/N G15 im Airbuswerk Hamburg-Finkenwerder 2020
Foto: Hergen Deuter

Die letzte fliegende VFW 614 war beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt DLR als Forschungsflugzeug im Einsatz und wurde 2012 außer Dienst gestellt.

Von 19 fertiggestellten VFW 614 haben sechs überlebt und wurden Museumsflugzeuge.

Zurück zur Flugerprobung der VFW 614, G01. Bei einem Testflug im Oktober 1971 sollte das Flatterverhalten des Flugzeugs untersucht werden. Dazu wurden kleine Raketen an den Tragflächen und Leitwerken installiert. Diese wurden bei verschiedenen Geschwindigkeiten und Flugzeugkonfigurationen gezündet, um Vibrationen zu erzeugen und die Fähigkeit der Flugzeugzellenstruktur zu bestimmen, diese zu dämpfen. Während dieser Tests begann das Höhenleitwerk zu flattern, was zu Vibrationen im gesamten Flugzeug führte. Nielsen konnte das Flattern stoppen, indem er die Geschwindigkeit durch Schubdrosselung verringerte und die Nase nach oben zog. Das Flugzeug landete sicher in Bremen, aber das Höhenleitwerk wurde während des Fluges strukturell beschädigt und musste ersetzt werden. Der Prototyp G01 blieb bis Ende Januar 1972 für Reparaturen und den Einbau von Höhenruder-Flatterdämpfern am Boden. Am 1. Februar stiegen Nielsen und Bardill mit dem modifizierten Flugzeug auf, um seine Flugeigenschaften zu bestätigen. Mit an Bord war auch Flugversuchsingenieur Jürgen Hammer. Der Flug verlief zunächst ohne ungewöhnliche Ereignisse. Kritische Manöver wurden nicht geflogen. Doch nach dem Einleiten einer Linkskurve in rund 10.000 Fuß Höhe nahe des Bremer Flughafens flatterte das Höhenleitwerk erneut. Diesmal konnte Nielsen das Flattern nicht stoppen und befahl der Besatzung das Flugzeug zu verlassen. Die drei Männer hatten Mühe den Notausgang im Kabinenboden hinter dem Cockpit des außer Kontrolle geratenen Flugzeugs zu erreichen und zu öffnen. Hammer und Nielsen gelang es auszusteigen und ihre Fallschirme einzusetzen. Auch Bardill konnte das Flugzeug – als letztes

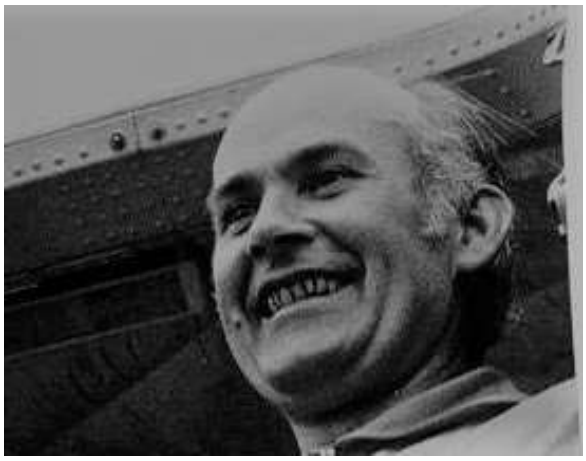
Besatzungsmitglied – verlassen, wurde jedoch beim Verlassen des Flugzeugs schwer verletzt und konnte seinen Fallschirm nicht auslösen. Er wurde später in der Nähe der Absturzstelle gefunden. Das Flugzeug war fast senkrecht auf eine Wiese neben der Landebahn des Bremer Flughafens gestürzt und in einem tiefen Krater verschwunden.
Hans Bardill wurde unter großer Beteiligung seiner Heimatgemeinde in Schiers beigesetzt. Daraufhin baute seine Witwe Betti ein Haus im Dorf, zog es aber vor, weitere 45 Jahre in dem Reihenhaus in Hamburg zu bleiben, das sie mit Hans teilte. Erst mit 85 zog Betti nach Düsseldorf, um ihrer ersten Tochter und ihrer Familie näher zu sein. Dort feierte sie Ende Dezember 2021 ihren 90. Geburtstag. Ihre zweite Tochter ging nach Studium und Berufseinstieg in Deutschland zurück in die Schweiz und lebt heute mit ihrer Familie in Zürich.
Als Folge des Unfalls wurden Rumpfheck und die Flugsteuerung der VFW 614 modifiziert. Das Höhenleitwerksflattern trat nicht mehr auf.

Nielsen & Bardill im Prototyp-Cockpit VFW 614 – Quelle: Freundeskreis VFW 614

Hätte Bardill den Unfall in Bremen überlebt, ist davon auszugehen, dass er – wie nach dem Absturz in Spanien – weiterfliegen wollte und sein Job ihn zu Airbus geführt hätte. Die zivile Flugzeugproduktion in Europa hat sich seit den 1970er Jahren weitgehend um das Airbus-Programm herum konsolidiert. Bardill´s Kollege Jürgen Hammer wechselte anschließend zu Airbus und gehörte in den 1980er und 90er Jahren zu den ersten Reihen der Flugtest-Crews des Flugzeugbauers. Er diente als Flugtestingenieur bei den Erstflügen des A320 und des A340. Was Bardill von anderen – über die Luftfahrt hinaus – unterschied, war seine großartige Persönlichkeit und seine Fähigkeit, sich auf Menschen einzustellen. Einige seiner Kollegen aus der Madrider Zeit gehörten zum Freundeskreis der Eltern des Autors. Betti Bardill ist immer noch eine enge Freundin meiner Mutter. Alle, die Hans Bardill persönlich gekannt haben, haben ihm immer höchste Wertschätzung entgegengebracht und machten deutlich, was für ein bemerkenswerter und warmherziger Mann er gewesen war. In diesem

Kreis fiel nie ein kritisches Wort über ihn. „Hans war nie ein Karrierist, der darauf fokussiert war, die Karriereleiter hochzuklettern“, sagt Bardill´s HFB/VFW-Kollege und Freund Wolfgang Issel. „Er war sehr bescheiden und hielt sich zurück. Das war das Schöne an ihm, er hat sich nie in den Vordergrund gestellt und war einfach ein Teamplayer.“ Bardill teilte sein Wissen und seine Erfahrung gerne mit Kollegen und war ein „idealer Chef“, sagt Issel. Er vergleicht Bardill´s Einstellung gegenüber Kollegen mit der eines Vaters gegenüber seinen Kindern. „Er war ein sehr ausgeglichener Mensch, der bei Konflikten immer versucht hat einen vernünftigen Kompromiss zu finden. „Er war immer sehr offen, sehr gradlinig und immer offen für Dialoge. Er war einfach ein toller Typ.“

„Er hätte Pfarrer werden können, alle haben ihm vertraut“, sagt meine Mutter. Sie beschreibt ihn als „lebensfroh“, weil er sehr gesellig war und gerne mit Freunden und Kollegen feierte. Viele Fotos im Album meiner Eltern aus ihrer Zeit in Madrid zeigen Bardill, wie er unter seinen Kollegen redet, lacht, anstößt und tanzt. „Er kam mit allen gut aus und tat nie so, als wäre er etwas Besonderes. Das gefiel ihm nicht“, sagt Betti. Den Ursprung von Hans‘ bescheidenem und unprätentiösem Wesen sieht sie in dem, wie sie es nennt, „einfachen Leben“ in Schiers. „Er war ein begeisterter Pilot und wusste ganz genau, dass er einen gefährlichen Job hatte. Das hat er mir auch gesagt“, sagt Betti. Sie erwähnt, dass sie nach dem ersten Unfall in Spanien besorgt war. Seine damalige Antwort auf das gemeinsame Schweizerdeutsch lautete: «Ach, das geit scho» – ach, das wird schon. „Er hatte überhaupt keine Angst. Fliegen war genau sein Ding“, sagt Betti. Im Bewusstsein der mit seinem Job verbundenen Risiken handelte er dennoch verantwortungsvoll und dachte immer zuerst an seine Familie. „Er hat Vorkehrungen getroffen, dass ich und meine Mädchen gut versorgt sind falls ihm etwas passiert“, sagt Betti.



Hans Bardill 1932-1972 – Quelle: Freundeskreis VFW 614

Michael Gubisch, Zürich

Aus dem Englischen übersetzt von Joachim Kruth, Bremen

Zusammenfassung

Hans Bardill wurde am 19. Juli 1932 in Schiers in der Schweiz geboren. Von 1952 bis 1954 wurde er bei der Schweizer Luftwaffe ausgebildet. Während dieser Zeit flog er u.a. die Muster Pilatus P2, North American T6, Moran D 3802, DH 100, DH 112, DH 115. Seine Offiziersausbildung schloss er als Leutnant 1957 ab. Er wurde später Oberleutnant. Gleichzeitig mit seiner Pilotenausbildung hatte

Hans Bardill sein Studium als Diplomingenieur absolviert. Er erhielt sei Diplom 1958. 1959 wurde er Testpilot bei den Flug- und Fahrzeugwerken Altenrhein(Schweiz). Dort war seine Hauptaufgabe die Flugerprobung des bekannten P-16 Erdkampfflugzeuges. 1963 ging er zur Hamburger Flugzeugbau GmbH und wurde dort Flugerprobungsingenieur und Testpilot für die HFB 320 Hansa Jet, 1968 dann Chef der Abteilung Flugerprobung bei diesem Unternehmen. Seit 1970 war er bei VFW-Fokker, Bremen als Testpilot für die VFW 614 tätig. Er hatte etwa 1600 Flugstunden.

Hans Bardill hinterließ Frau und zwei Töchter im Alter von 9 und 6 Jahren.
VFW-Fokker hat mit Hans Bardill nicht nur einen beliebten Mitarbeiter verloren, sondern auch einen hervorragenden Testpiloten.

Pressemeldung VFW-Fokker 1972