Gesucht : Verkehrspiloten

Autor(en): **Stirnemann, Alex**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **63 (1970)**

Heft [1]: **Schülerinnen**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-989304

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Gesucht: Verkehrspiloten

Manöverkritik nach der Kunstflugübung. Der Fluglehrer geht das durchgeführte Programm nochmals in allen Einzelheiten durch und zeigt, was verbessert werden kann.

Mit dem Linienpilotenberuf ist es eine eigenartige Sache. Wohl jeder Knabe hat einmal davon geträumt, am Steuer einer DC-8 in der schmucken Swissair-Uniform auf Strecke zu gehen und ferne Länder zu besuchen, das verantwortungsvolle Kommando über einen Jet zu übernehmen ... Wenn dann aber die Zeit der Berufsentscheidung heranrückt, treten andere Überlegungen in den Vordergrund. Zahlreich sind heute die Möglichkeiten, in relativ kurzer Zeit einen einträglichen, nicht allzu anstrengenden Posten zu erreichen. Man hat lange genug die Schulbank gedrückt und möchte endlich nicht mehr von Zeugnisnoten abhängig, sondern ein freier Mensch sein.
Linienpilot zu werden, heisst aber: Wieder von vorne anfangen, nicht nachlassen, vorübergehende Rückschläge überwinden, zu-

Der Schüler der SLS stellt selbst seinen Mann. Für den zukünftigen Flugkapitän ist es nützlich, wenn er weiss, wie ein Flugzeug aufgetankt wird.

verlässig und kameradschaftlich arbeiten, und vor allem: Immer wieder lernen! Deshalb sucht unsere nationale Fluggesellschaft jedes Jahr eine ansehnliche Zahl von jungen Leuten, welche die gesundheitlichen und geistigen Fähigkeiten mit sich bringen, um später die modernen Düsenflugzeuge mit dem Schweizerkreuz über Länder und Meere zu führen.

Auch die Eidgenossenschaft ist daran interessiert, den Nachwuchs an Linienpiloten sicherzustellen. Sie hat deshalb vor gut zehn Jahren die Schweizerische Luftverkehrsschule gegründet, die von der Swissair im Auftrage des Bundes betrieben wird. Die SLS führt jedes Jahr drei Vorkurse durch, an denen geeignete Bewerber mit oder ohne fliegerische Vorbildung auf ihre Fähigkeiten in Theorie und Praxis geprüft werden.

Von diesen Anwärtern wird neben einer guten Gesundheit eigentlich nichts Unmenschliches verlangt: Sie sollen die Sekundar-,

Auf Überlandflügen lernt der Flugschüler nicht nur Navigation, Wetterbeurteilung und fliegerisches Verhalten, sondern er sieht auch, dass die Welt aus der Vogelschau ihre eigenen Schönheiten aufweist.

Bezirks- oder Realschule und eine Berufslehre oder eine Mittelschule erfolgreich absolviert haben. Dazu kommt ein vorgeschriebenes Alter von 20 bis 25 Jahren, die bestandene Rekrutenschule und das Vorhandensein von Grundlagen der englischen Sprache. Abgesehen von einem Unkostenbeitrag ist der Kurs gratis.
Wer sich im Vorkurs bewährt hat, wird zur eigentlichen Selektion einberufen und nochmals in jeder Beziehung auf Herz und Nieren geprüft. Dann steht dem Aufgebot für das erste Semester der Luftverkehrsschule nichts mehr im Wege, und es beginnt die Schulung bis zum Privatpilotenbrevet, die Einführung in den Flug nach Instrumenten und den Kunstflug.
Das zweite Semester, an welchem auch jene Piloten teilnehmen, die bereits die militärische Flugausbildung hinter sich haben, dient der Vorbereitung der Berufspilotenlizenz und gipfelt im dritten Semester in der Umschulung auf ein zweimotoriges Flug-

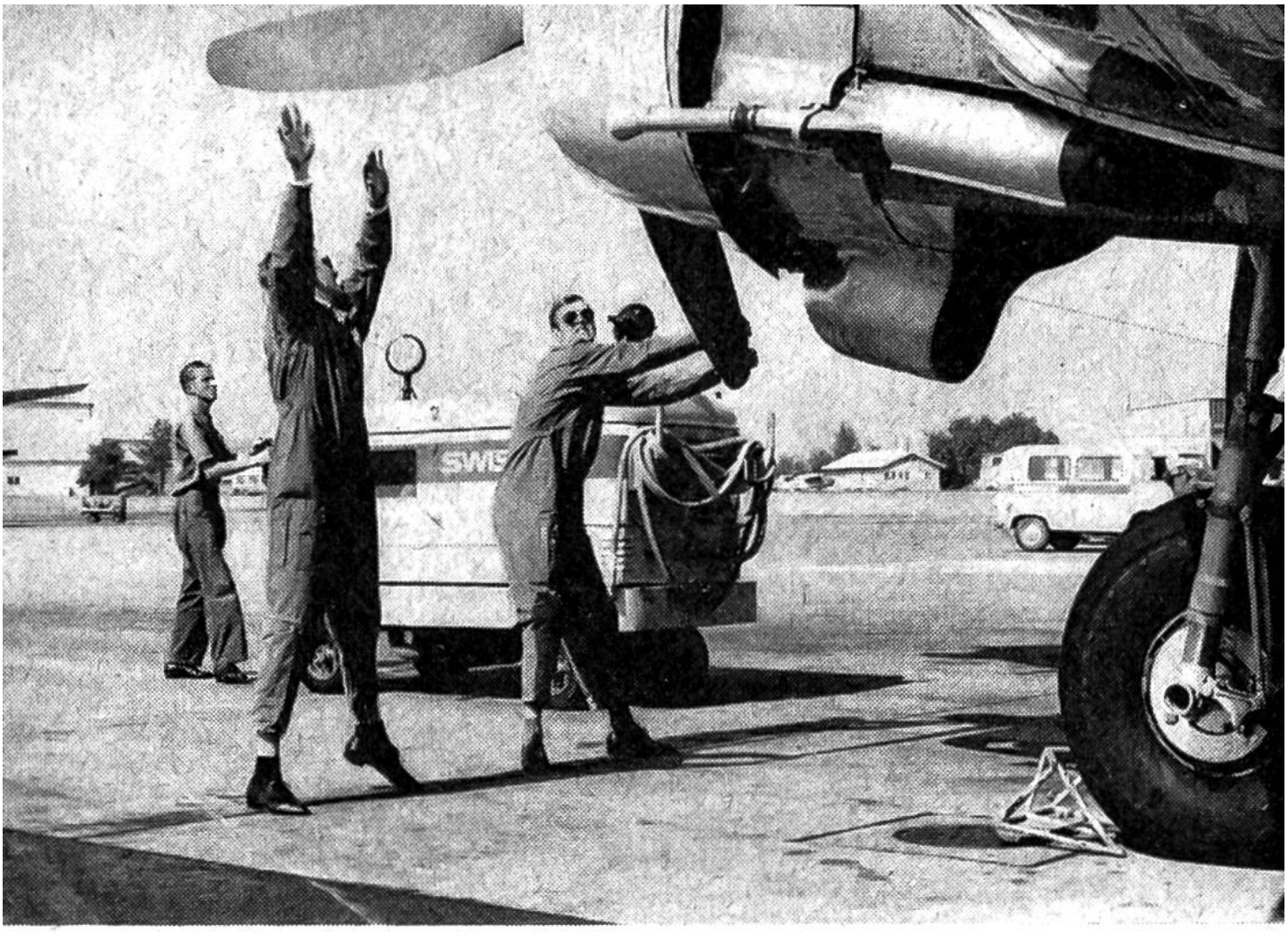
zeug und in der Arbeit im Jet-Trainer. Dabei werden alle noch benötigten Kenntnisse für die Zulassung als Linienpilot erworben, und nach erfolgreichem Abschluss treten die meisten Absolventen zur Swissair über, wo sie nunmehr als Copilotenanwärter beweisen können, wie sie das Gelernte anzuwenden wissen.
Wie bei allen Schulen und Berufen, die irgendwie mit dem Mythos des Geheimnisvollen umgeben sind, gibt es auch im Falle der Verkehrspilotenlaufbahn eine ganze Anzahl von Vorurteilen, die nur schwer zu überwinden sind. Da ist vorerst einmal die Frage der Auswahl geeigneter Kandidaten. Nicht wenige junge Leute sind der Auffassung, es komme dabei weniger auf das Können als auf einen einflussreichen Götti an, der an geeigneter Stelle vorsprechen müsse.
Nichts wäre falscher als eine solche Auffassung. Wenn eine Fluggesellschaft einem Piloten die Verantwortung für eine Maschine von einem oder zwei Dutzend Millionen Franken Wert übergibt, wenn sie ihm auf jedem Flug hundert Passagiere anvertraut, dann kann sie ihn nur brauchen, wenn er die notwendigen Fähigkeiten aufweist. Jede andere Entscheidung wäre unverantwortlich.
Es heisst auch dann und wann, man mache sich ein Vergnügen daraus, möglichst viele Bewerber abzuweisen und übertrieben streng bei der Auswahl zu sein. Nun, weshalb man streng sein muss, haben wir soeben gesehen; aber von einer Freude über ungeeignete Kandidaten kann nicht die Rede sein – im Gegenteil: Die SLS und die Swissair wären nur allzu froh, wenn sie vermehrt unter qualifizierten jungen Leuten auswählen könnten, und es darf ohne schlechtes Gewissen gesagt werden: Man hat noch keinen fortgeschickt, den man im Grunde genommen hätte brauchen können.
Dass man im übrigen mit mehr als fragwürdigen Anwärtern vielleicht doch keinen Versuch wagt, geschieht nicht allein deswegen, weil es zwecklos wäre, Zeit und Geld in eine im voraus hoffnungslose Ausbildung zu stecken, sondern auch im Inter-

Fliegen heisst Lernen: Im Linktrainer werden die grundlegenden Fähigkeiten für den Flug nach Instrumenten auf gefahrlose Art geprüft, bis sie zur zweiten Natur geworden sind.

esse des Kandidaten selbst: Er würde ebenfalls wertvolle Zeit verlieren und am Ende enttäuscht in sein früheres Leben zurückkehren müssen.

Dann kommt die Frage: Wer kann das überhaupt bezahlen? Auch dieses Problem ist weitgehend gelöst: Wer sich verpflichtet, nach der Ausbildung bei einem schweizerischen Unternehmen zu arbeiten, entrichtet nur ein bescheidenes Schulgeld, während die Eidgenossenschaft und die Fluggesellschaft, also in der Regel die Swissair, für alles weitere sorgen. Ja sogar noch mehr: Die Schüler der SLS erhalten während der drei Semester einen anständigen Lohn, der ihnen ermöglicht, ihr Leben unabhängig zu gestalten.

Schliesslich aber kommt noch die bald traditionelle Frage: Sind



Das grosse zweimotorige Flugzeug, eine wichtige Stufe auf dem Ausbildungsweg, vermittelt erstmals das Gefühl, dass man dem gesteckten Ziel näher zu rücken beginnt. Seit dem Sommer 1968 ist an die Stelle der DC-3 die Schulung mit dem Piper Twin Comanche in Oxford getreten.

Verkehrspiloten nicht im Grunde genommen beruflich eine recht eigenartige Gesellschaft – eine Art Waghälse, Zigeuner und reichlich unbürgerliche Existenzen? Die beruhigende Antwort lautet: Nein! Ein Verkehrspilot ist heute ein qualifizierter Fachmann in einem der modernsten technischen Berufe, der sich stets an der Spitze der Entwicklung befindet. Er hat ein im Rahmen seiner Pflichten geregeltes Leben und bezieht entsprechend seiner Verantwortung ein hohes Salär. Für wilde Abenteuer ist im heutigen Luftverkehr kein Platz. Etwas wird freilich von ihm verlangt: absolute Zuverlässigkeit, der Wille, sich mannigfachen Situationen anzupassen und immer wieder neu zu lernen. Aber ist dies nicht eigentlich, was jedem tüchtigen jungen Mann vorschwebt?

Alex Stirnemann