Ich will fliegen

Autor(en): **Sautter, Erwin A.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **79 (1986)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-987093

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

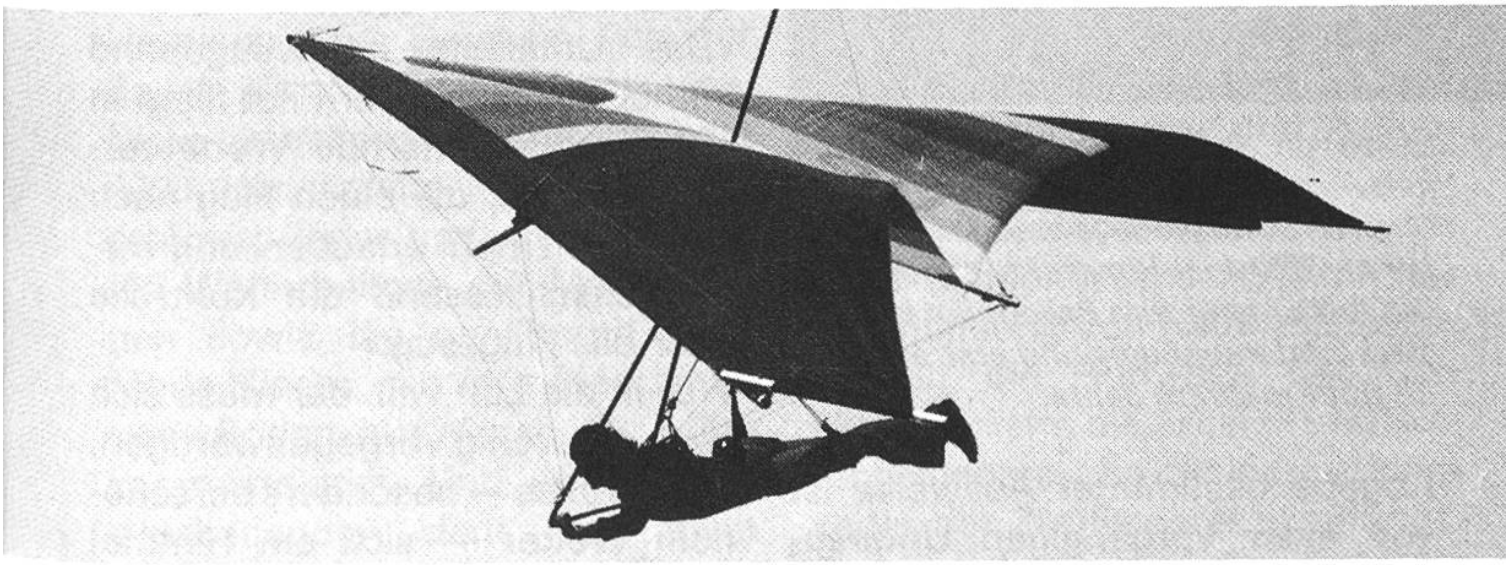
http://www.e-periodica.ch

Ich will fliegen

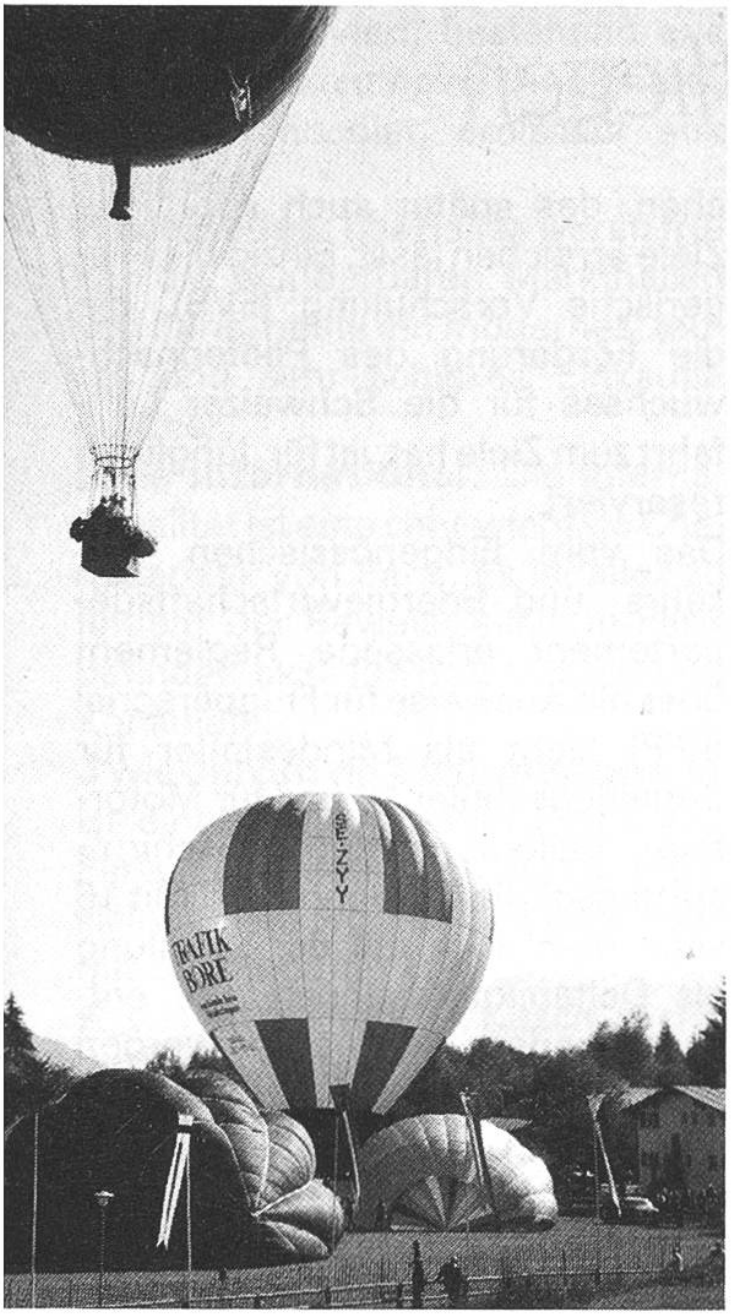
Wie man an den Himmel kommt ...

Natürlich braucht es zuerst einmal eine kleine Lektion in Gesetzeskunde, bevor man sich an den Steuerknüppel eines Flugzeugs setzen oder mit dem Fallschirm aus einer Maschine springen kann. Mit 15 Jahren lassen sich die ersten Weichen stellen. Wer sich dann mehr für die Fliegerei statt für Fussball interessiert, wen Flugmeetings faszinieren und wer an keinem Flugplatz vorbeifahren will, ohne einen Blick auf die Pisten und in die Hangars zu werfen, der bringt vielleicht auch die Begeisterung und den Willen mit, für das Hobby Fliegen Zeit und Geld zu opfern. Es ist ein Steckenpferd für Burschen und Mädchen, das später auch sportliche Ziele erreichen lässt. Einzig die Fliegerische Vorschulung (FVS), die die Förderung des Pilotennachwuchses für die Schweizer Luftfahrt zum Ziele hat, ist für Jünglinge reserviert.

Das vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement erlassene Reglement über die Ausweise für Flugpersonal (RFP) sieht als Mindestalter für Segelflugschüler 16 und für Motorflug-, Ballonfahr- und Fallschirmsprungschüler 17 Jahre vor. Mit 16 kann man auch mit der Schulung als Deltapilot beginnen. Die entsprechenden Ausweise werden vom Schweizerischen Hängegleiter-Verband ausgestellt. Die



Deltafliegen in den Waadtländer Alpen. Mit 16 kann man sich in einer Hängegleiterschule als «Vogelmensch» versuchen. Ein Jauchzer verrät, dass der Pilot gut gestartet ist.

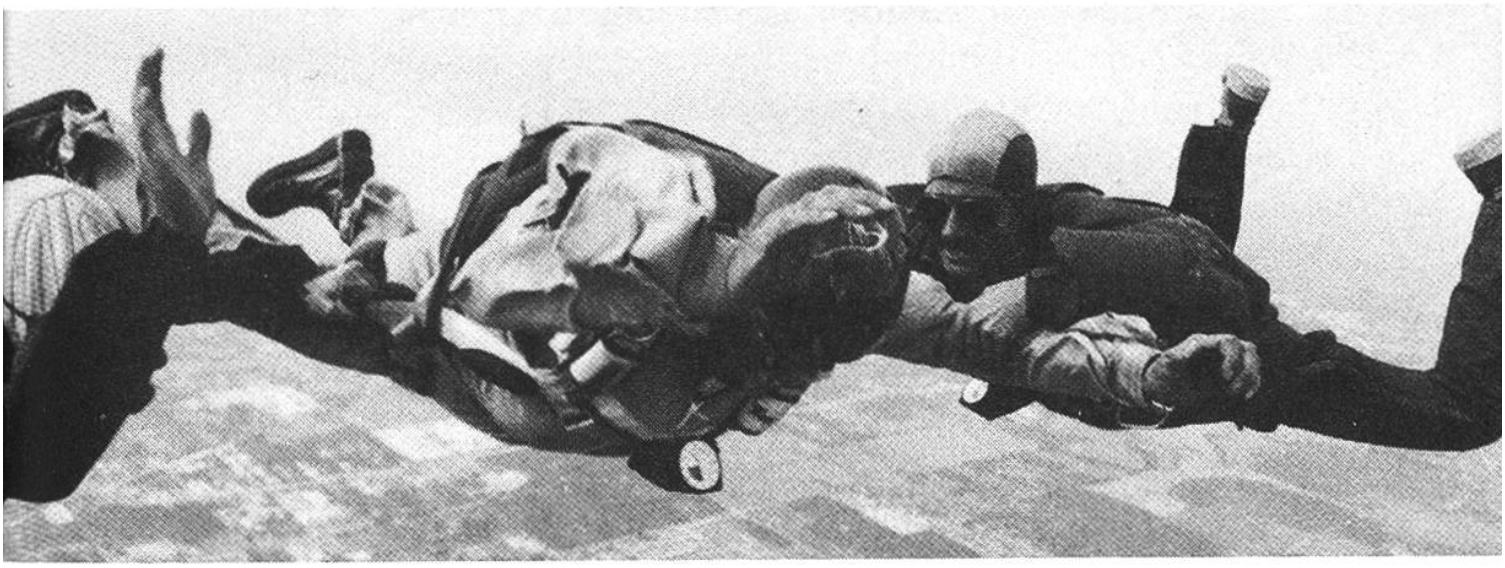


Gasballon (oben) und Montgolfieren (unten) in Flims, wo seit über zehn Jahren Heissluftballone jeweils im September am Bündner Himmel zu sehen sind. Die Ausbildung zum Ballonpilot ist auch stark wetterabhängig und erstreckt sich oft über mehrere Jahre.

Abgabe bestimmter Ausweise ist von einer vorgängigen Untersuchung der körperlichen Tauglichkeit und geistigen Eignung des Bewerbers abhängig. Vertrauensärzte des Bundesamtes für Zivilluftfahrt nehmen die fliegerärztlichen Untersuchungen vor. Deltaflieger und Fallschirmspringer sind von diesen Untersuchungen ausgenommen. Dem Gesuch um einen Ausweis ist ein Auszug aus dem schweizerischen Zentralstrafregister beizulegen.

Die Zahl der Lern- und Führerausweisinhaber, die unter dem Sammelbegriff «Flugpersonal» registriert sind, hat in den letzten Jahren ständig zugenommen. Starke Zunahmen zwischen 1970 und 1980 verzeichneten hauptsächlich die Sparten Privatpiloten, Segelflieger, Ballonfahrer und Deltaflieger. Aber trotz dieser Steigerung hat die Zahl der Unfälle schweizerischer Luftfahrzeuge im In- und Ausland nicht zugenommen. Und zu den sogenannten «Wetterunfällen» hiess es in einem Bericht des erwähnten Bundesamtes trocken: «Das Unfallbild ist weitgehend immer dasselbe: Der Pilot fliegt in sich verschlechternde Wetterverhältnisse ein, die einen Flug nach Sicht nicht mehr erlauben, und verliert anschliessend die Kontrolle über das Flugzeug.»

Wer in die Luft will, der muss sich auch ein wenig vergegenwärtigen, was da alles — besonders bei schönem Wetter — sich am Himmel bewegt. Im Schweizerischen Luftfahrzeugregister waren schon Ende 1980 total 2577 Flugzeuge,



Mut verlangt auch der Fallschirmsport. Hier wird der Anfänger (Mitte) von zwei Instruktoren im freien Fall begleitet. Ein Umkehren in den schützenden Bauch des Flugzeugs gibt es da nicht mehr.

Helikopter, Segelflugzeuge und Motorsegler sowie Gas- und Heissluftballone eingetragen. Heute sind es etwa 3000. Werktags beanspruchen auch noch die Militärpiloten den Luftraum. Etwa 150 Luftfahrtgesellschaften wickeln ihren Linien- und Charterverkehr über der Schweiz ab, also von der Aer Lingus bis zur Swissair, von der Balair bis zur Flying Tiger Line. Nicht zu vergessen sind die bald 4000 Hängegleiter, die 500 Fallschirmspringer und die vereinzelten Wetterballone der Meteorologen sowie die annähernd 8000 Modellflieger, die ihre Maschinen vom Boden aus durch die Lüfte kommandieren. Und an schönen Wochenenden sieht man dann auch noch die alte Tante JU-52 dreimotorig zu Publikumsflügen von den verschiedensten Flugfeldern aufsteigen. Natürlich sind nie sämtliche immatrikulierten Luftvehikel zugleich in der Luft und machen sich neben den Vögeln den Raum streitig. Nur in unmittelbarer Nähe der Flughäfen, wie in Zürich, Genf und Basel, muss der Verkehr dem Flugleitdienst (ATC) unterstellt werden.

Der Aero-Club der Schweiz (AeCS), dem Motor-, Segel-, Modellfluggruppen, Fallschirm- und Ballongruppen sowie die Heissluftballonklubs angeschlossen sind, ist vom Bund (Eidgenossenschaft) mit der Heranbildung von Nachwuchspiloten für die Flugwaffe und den Linienverkehr, die Arbeits- und Rettungsfliegerei und das Instruktionskader der Zivilfliegerei beauftragt. So kann sich jeder Schweizer Bürger, der die Sekundarschule absolviert hat und über eine gute

Gesundheit verfügt, in seinem 17. Altersjahr bis spätestens 1. März beim Zentralsekretariat des AeCS (Lidostrasse 5, 6006 Luzern) für die fliegerische Vorschulung (FVS) anmelden. Die Kosten, insbesondere die der Ausbildung, werden weitgehend vom Bund übernommen. Dem Schüler steht die Wahl zwischen Motor- oder Segelflug offen. Daneben gibt es aber auch FVS-Fallschirmspringerkurse als Vorschulung für die Einteilung zur Fallschirmgrenadiertruppe.

Wer Mitglied des Aero-Clubs der Schweiz werden möchte, muss sich einer Sektion des AeCS oder einer Gruppe anschliessen, die über Flugmaterial und die Flug- oder Startplätze verfügen. Die Adressen der Sektionen und Gruppen sind beim AeCS zu beziehen, der auch gratis Informationsschriften über die verschiedenen Flugsportarten abgibt. (Telefon des AeCS 041 31 21 21.)

Unter den rund 20 000 Mitgliedern des AeCS sind 6000 Motorflieger, die sich in 50 lokalen Motorfluggruppen betätigen. Hier besteht auch die Möglichkeit — neben den Flugschulen — sich zum Privatpiloten ausbilden zu lassen. Was braucht es dazu? Einmal eine gewisse Intelligenz, technisches Verständnis, eine schnelle Auffassungsgabe und eine unbestechliche Fleissleistung. Der Anwärter muss mindestens 17jährig sein und die charakterliche, geistige und körperliche Eignung fürs Fliegen mitbringen.

Die praktische Ausbildung umfasst nach Einführungsflügen hauptsächlich das Start- und Landetraining, sogenannte Platzvolten. Nach etwa 10—12 Flugstunden am Doppelsteuer folgt der erste Alleinflug. Im Anschluss an eine Zwischenprüfung führt der Pilotenschüler allein an Bord, im Auftrag des Fluglehrers, Überlandflüge aus. Dann folgen Landungen auf fremden Flugplätzen und wohl als Krönung der Ausbildung zwei Flüge in die Alpen mit all ihren Wind- und Wettertükken zum Erlernen der Gebirgsflugtechnik sowie ein Solo-Navigationsflug über mindestens 250 km mit zwei Zwischenlandungen. Nach einer Mindestflugzeit von 35 Stunden kann die Privatpilotenprüfung abgelegt werden.

Schon mit 16 Jahren ist der Weg zum Segelflieger offen. Den 50 Segelfluggruppen des AeCS gehören 3500 Aktive an. Auch bei diesem Sport sind die Voraussetzungen nicht minder hoch als beim Motorfliegen. Die Schulung erfordert einen überdurchschnittlichen Einsatz. Sie ist nicht nur Ausbildung, sondern vor allem Erziehung. Segelfliegen verlangt sehr viel fliegerisches Gefühl, das fast angeboren sein muss. Hier schlägt sich jedes falsche Manöver am Steuerknüppel in Höhenverlust nieder,

Ohne Ausdauer und grosse zeitliche Opfer wird niemand Segelflieger. Wer Sinn für Kameradschaft hat, der ist hier in der richtigen Umgebung.

Schon dem 17jährigen steht der Weg zum Motorflieger oder Helikopterpiloten offen. Jünglinge können die Ausbildung im Rahmen der Fliegerischen Vorschulung (FVS) absolvieren, die auch Fallschirmspringerkurse vermittelt.

der nicht — wie im Motorflug — durchs Bedienen des Gashebels korrigiert werden kann. Der Segelflieger muss auch ein vortrefflicher Wetterbeobachter sein, da er die Windströmungen weit voraus in seinen Flugplan einbeziehen muss. Segelfliegen ist ein ausgesprochener Kameradschaftssport; jeder braucht für seine Flüge Kameraden, die für ihn am Boden bleiben, die beim Start helfen, ihn in die Höhe schleppen und nach einer allfälligen Aussenlandung (Landung ausserhalb des Flugplatzes auf einem freien Feld) mit dem Transportwagen zurückholen. (Es gibt natürlich auch Motorsegler, die weniger von Helfern abhängig sind.)

Bevor man sich dem Fallschirmspringen mit Leib und Seele verschreibt, kann sich der Anwärter in einer Fallschirmspringerschule bei einigen Probesprüngen testen lassen. Das Mindestalter beträgt 17 Jahre und die Zustimmung des gesetzlichen Vertreters ist selbstverständlich. Die praktische Ausbildung umfasst neben dem Erlernen des Fallschirmfaltens wenigstens zehn Absprünge mit automatischer Öffnung und mindestens 40 Absprünge mit manuellem Öffnen des Schirms, wobei verschiedene Freifallübungen eingeschlossen sind. Dazu kommt — wie bei den anderen Sparten — eine theoretische Ausbildung in Aerodynamik, Wetterkunde und in der Gesetzgebung über die Luftfahrt.

Und natürlich steht dem Fluginteressierten auch das Reich des Deltasports offen, der unter den Fittichen des Schweizerischen Hängegleiter-Verbandes (SHV, Isenriedstrasse 20, 8617 Mönchaltorf ZH, Telefon 01 948 09 09) betrieben wird. 1984 zählte die Schweiz rund 4000 Hängegleiterpiloten, 90 Fluglehrer und 35 Flugschulen. Nach 25 Flügen in 300 m Höhe und sauberen Landungen wird dem Schüler (Mindestalter 16 Jahre) der SHV-Ausweis überreicht. Auf dem Occasionenmarkt gibt es schon Fluggeräte ab 1000 Franken oder weniger.

Aus finanziellen Gründen lässt sich die Ausbildung zum Gas- oder Heissluftballonpiloten über drei Jahre erstrecken, während denen mindestens acht Schulungsfahrten von durchschnittlich zwei Stunden Dauer unter Aufsicht eines Ballonfahrlehrers absolviert werden müssen. Ballongruppen und Heissluftballonklubs sowie Montgolfierenschulen teilen sich in die relativ kostspielige Ausbildung für junge Aspiranten. Die ersten Ballonfahrer wagten sich schon vor über 200 Jahren in die Luft. Die lautlose Reise im Weidenkorb eines Gasballons ist noch heute ein unvergessliches Erlebnis — für Pilot und Mitfahrer; denn Sic itur ad astra! (So steigt man zu den Sternen empor!)

Erwin A. Sautter