Vom Fliegen und Fliegen lernen : die Flugschule Basel

Autor(en): **Ryser, Philipp**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft**

Band (Jahr): **- (2007)**

Heft 4: **Schwerpunkt Basler Airlines**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-842931

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

Vom Fliegen und Fliegen lernen

Die Flugschule Basel

[ryp.] Noch in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts brachten sich die flugbegeisterten Herren der Lüfte das Fliegen selbst bei und mussten dabei nicht selten schmerzvolle Erfahrungen machen. Seit Mitte des letzten Jahrhunderts wurde die Flugschulung professionalisiert und die Abstürze zur Ausnahme. 1967 wurde auch die Flugschule Basel gegründet, für welche Philipp Graber seit vierzehn Jahren arbeitet und hin und wieder auch fliegt.

1967, in einer Zeit als das Flugwesen bereits Ziele im All anvisierte, wurde die Flugschule Basel gegründet. Nur ein Jahr später, zur Weihnachtszeit 1968, umkreisten die Amerikaner mit ihrer Apollo 8 als erste Menschen den Mond. Die Raumfahrt stiess in eine neue Sphäre vor. Die Zeiten, als Menschen sich angestrengt darum bemühten, mit ihren selbstgebauten, abenteuerlich anmutenden Flugmaschinen überhaupt nur abheben zu können, lagen sechs Jahrzehnte zurück. Auf der ganzen Welt hingen Millionen von Menschen gebannt an den Fernsehbildschirmen und bestaunten die live übertragenen Schwarzweissbilder aus dem All. Ein halbes Jahr später tat Neil Armstrong erste Schritte auf dem Mond. Der heutige administrative Leiter der Flugschule Basel war damals anderthalbjährig und wird von diesen Ereignissen nur wenig mitbekommen haben. Die Mondflüge machten aber eines deutlich: Das Flugwesen war inzwischen vollkommen professionalisiert und auch die Flugausbildung hatte nichts mehr mit Autodidaktik zu tun.

Heute ist Philipp Graber administrativer Leiter der Flugschule Basel und Mitglied der operativen Leitung. Als passionierter und erfahrener Pilot kennt er die Geheimnisse des Fliegens und die Flugschulung wie kein zweiter. In einer lang gezogenen Baracke am nördlichen Ende des EuroAirports hat er sein Büro. Direkt davor auf dem Flugplatz stehen die kleinen, eleganten gelbweissen Motorflugzeuge der Flugschule Basel, und eine ganze Armada von privaten Kleinflugzeugen ist ebenfalls hier stationiert.

Wer in Basel Fliegen lernen möchte, kommt zwangsläufig zur Flugschule Basel, «weil wir auf dem Flughafen und im Raum Basel die einzigen sind, welche die Flugausbildung anbieten», erklärt Philipp Graber. Der Ablauf der Ausbildung ist jenem in Fahrschulen ähnlich - allein, die Kosten sind etwas höher. Bis zum Erhalt des Pilotenbrevets «muss man über den Daumen gepeilt schon etwa mit Ausgaben von um die 20'000 Franken rechnen», meint der erfahrene Pilot.

Das war früher, in den Anfangszeiten des Fliegens, als Fliegen mehr Abenteuer denn Wissenschaft war, anders. Bald jedoch wurde die Notwendigkeit erkannt, Flugausbildungen anzubieten. In den 1920er-Jahren gründeten flugbegeisterte Basler den «Aero-Club Basel» sowie eine Motorfluggruppe. Sie machten es sich zur Aufgabe, Piloten auszubilden, wobei es damals noch ziemlich unstrukturiert zu- und hergegangen sein muss. Philipp Graber mutmasst, «dass das eher so genannte Bruchpiloten waren, denn allgemeinverbindliche Richtlinien gab es zu jener Zeit keine». Das fast zwei Jahrzehnte dauernde Zeitalter des autodidaktischen Fliegenlernens neigte sich aber seinem Ende entgegen. Aktionen, wie jene des einstigen Footballstars Calbraith Rogers, der 1911 versuchte, in weniger als 30 Tagen von der amerikanischen Ostküste zur Westküste zu fliegen, waren kaum mehr vorstellbar. Er stürzte nicht weniger als neunzehn Mal ab, brach sich beim letzten Absturz 14 km vor dem kalifornischen Ziel beide Beine und ein Schlüsselbein, und benötigte schliesslich 84 Tage für sein Unterfangen.

Abstürze sind heute glücklicherweise selten geworden. Trotzdem «geht bei der Kleinfliegerei logischerweise hin und wieder etwas schief», aber einen schweren Unfall habe er an der Flugschule Basel noch nie erlebt, meint Philipp Graber. Bei grossen Flugzeugen sei das Risiko eines Absturzes noch viel geringer, «denn da ist fast alles automatisiert. Da wird im Prinzip mit dem Autopilot von A nach B geflogen und auch die Landung läuft grundsätzlich auf dieselbe Weise ab, wobei es viele Piloten gibt, die den Autopiloten am Schluss ausschalten und selbst landen», wegen der Herausforderung, denn das Landen sei das Aufregendste am Fliegen.

Als das Fliegen noch in den Kinderschuhen steckte, war das nicht anders. Wer fliegen wollte und über eine flugtaugliche Maschine verfügte, nahm das Steuer in die Hand und hob ab. Die eigentliche Kunst bestand dann darin, wieder weich zu landen. Noch heute sieht Philipp Graber «den eigentlichen Reiz des Fliegens im Landen. Das ist das Herausfordernde, ja, das eigentlich Schwierige. Da ist es wichtig, mit der richtigen Geschwindigkeit heranzukommen, den Winkel korrekt zu wählen und mit den Augen ständig zu kontrollieren, ob alles stimmt».

Die professionelle Flugschulung begann in Basel erst nach dem Zweiten Weltkrieg. Zwar wurden bereits ab Mitte der 1930er-Jahre neben Sport- und Segelflugpiloten auch Militärpiloten auf dem Sternenfeld aus-

gebildet, doch so systematisch und reglementiert wie heute wird es damals wohl noch nicht abgelaufen sein. 1948 gründete der «Aero-Club Basel» auf dem kürzlich eröffneten Flughafen Basel-Mulhouse unter dem Namen Balair eine Flugschule. Diese ging 1953 in der neuen Verkehrsfluggesellschaft Balair auf. Nachdem die Basler Stimmbürger 1967 ablehnten, sich am Aktienkapital der Balair zu beteiligen und die Swissair, welche stattdessen in die Bresche sprang, beschied, dass die Balair-Flugschule zu schliessen sei, schlug die Geburtsstunde der Flugschule Basel - Wink des Schicksals? Nur wenige Tage nachdem Philipp Graber das Licht der Welt erblickt hatte.

Heute werden hier Flugbegeisterte, die selbst einmal ein kleines Flugzeug steuern möchten, und auch Berufspiloten ausgebildet, wobei der Weg bis zum Berufsziel Pilot ein steiniger und vor allem sehr kostspieliger sei, wie Philipp Graber betont. Neben der mathematisch-technischen Begabung, die für einen Berufspiloten unabdingbar sei, «ist es zwingend notwendig, perfekt Englisch zu beherrschen, denn die Luftsprache ist Englisch, in den vielen Flughandbüchern und Theorieunterlagen genauso wie in der Praxis». Die Anforderungen für einen Privatpiloten sind da etwas weniger hoch, weil mit Kleinflugzeugen in der Regel nach Sichtflug geflogen wird, das heisst «wir dürfen den Boden nie aus den Augen verlieren. Dafür haben wir - im Gegensatz zum Instrumentenflug, wo man festgeschriebenen Flugrouten folgen muss, so genannten Luftstrassen - freie Routenwahl. Wir dürfen dorthin fliegen, wo es uns hinzieht, und das ist das Schöne».

Fliegen ist für Philipp Graber längst nicht nur Beruf - es scheint ihm eine Passion zu sein. Und wenn jemand, der sich tagein, tagaus mit dem Flugbusiness beschäftigen muss, noch immer sagen kann, dass «für mich das Fliegen eine ganz gewaltige Entspannung vom Arbeitsalltag» bedeutet, hat er wohl wirklich seinen Traumberuf gefunden, obwohl er in seiner Jugend «Fluglotse werden wollte». Aber manchmal hat das Leben andere Pläne und unglücklich darüber, scheint Philipp Graber nicht zu sein.

Die Flugschule Basel

Die Flugschule Basel bietet die Ausbildung von Privatpiloten und von Berufspiloten an. So hat man die Möglichkeit vom Sichtflug über den Instrumentenflug bis zum Kunstflug die verschiedenen Stufen der Flugkunst zu durchlaufen. Die Flugschule Basel vermietet ihre Flugzeuge, besorgt den Flugzeugunterhalt und bietet Rundflüge an. Da gibt es vom Stadtrundflug über den Jurarundflug bis zum Alpenrundflug alles, was das Herz begehrt.

Bildlegende

Bild oben: Flugschule Basel: Flugzeuge HB-PQD, Werkstatt

Bild unten: Philipp Graber, Administrativer Leiter, Flugschule

Verwendete Literatur:

Grant R. G., Fliegen. Die Geschichte der Luftfahrt, Starnberg: Dorling Kindersley Verlag, 2003.

Peyer Peter F., Vom Sternenfeld zum EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, Basel: Christoph Merian Verlag, 1996.