

**Zeitschrift:** Pestalozzi-Kalender

**Herausgeber:** Pro Juventute

**Band:** 67 (1974)

**Artikel:** Fliegerische Vorschulung : ein Weg zum Pilotenberuf

**Autor:** Deskau, Martin

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-987342>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 20.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Fliegerische Vorschulung – ein Weg zum Pilotenberuf

Der Beruf des Piloten ist einer der schönsten und interessantesten, die ein junger Bursche ergreifen kann. Aber noch stempeln zahlreiche Vorurteile die Luftfahrt zu etwas Ungewöhnlichem. Dazu gehört in erster Linie die Meinung, dass das Fliegen gefährlich sei. Da es heute jedoch sehr viele Flugzeuge gibt und diese sehr viel fliegen, sind Unfälle, auf die Zahl der Flugzeuge und der Flugstunden bezogen, wesentlich seltener als im Strassenverkehr.

Ferner wird oft behauptet, dass Fliegen ein Hobby reicher Leute sei. Weit gefehlt. Die sogenannte Allgemeine Luftfahrt, die alles ausser dem Linienverkehr und der Militäraviatik umfasst, dient neben sportlichen überwiegend nützlichen Zwecken: dem Transport von Personen und Personal, der Schädlingsbekämpfung in Land- und Forstwirtschaft, der Schulung, der Überwachung und der Prospektion sowie nicht zuletzt der Rettung.

Schliesslich hört man, dass das Fliegen viel Geld koste. Das kommt nun ganz darauf an, wie oft, womit und zu welchem Zweck man fliegt. In einem Klub ist die Flugstunde für Leute mit mittlerem Einkommen durchaus erschwinglich. Wer allerdings das Pilotieren einmal als Beruf ausüben will,

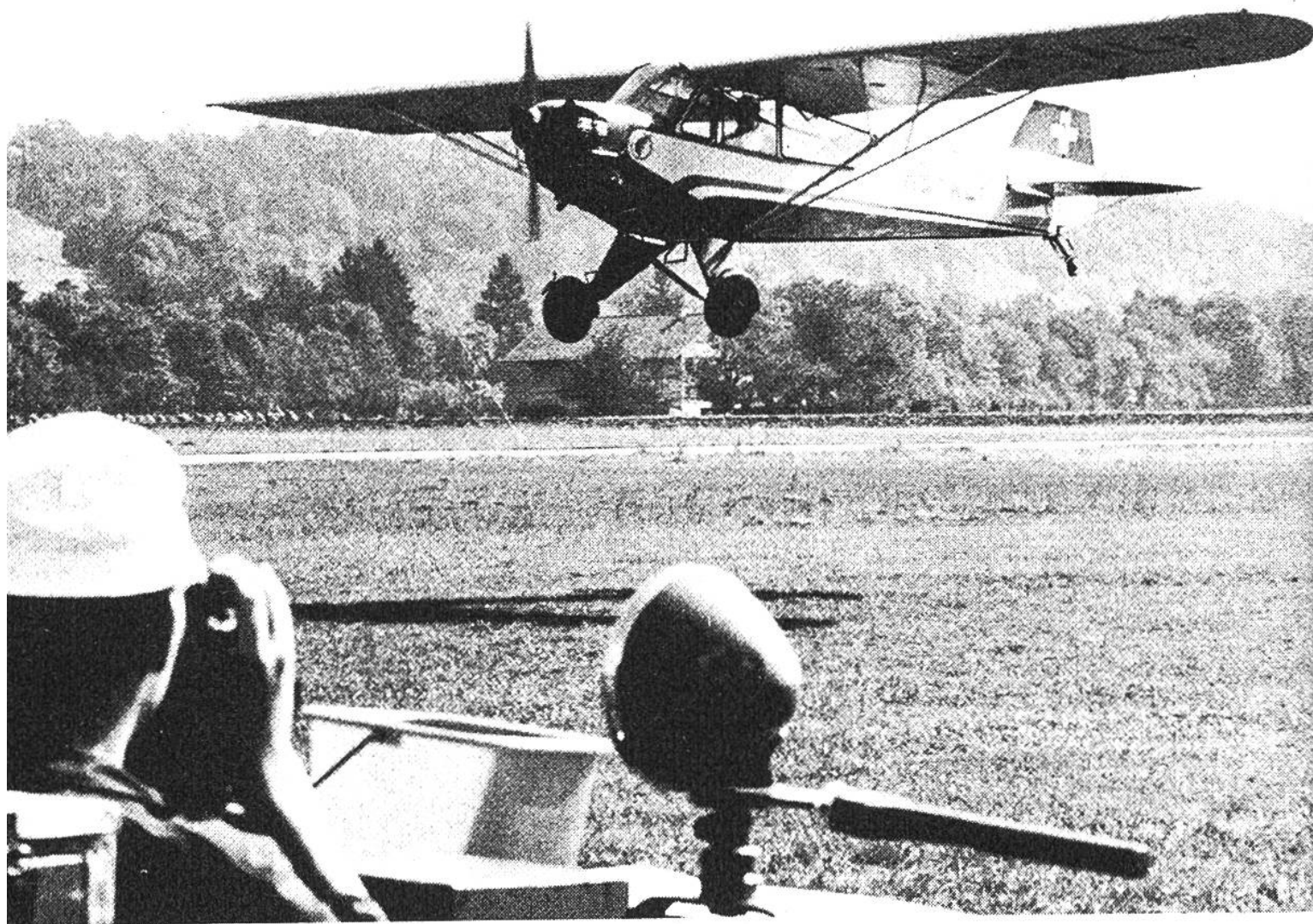
der muss für seine Ausbildung zuerst tief in die Tasche greifen, es sei denn, er entscheidet sich für die Laufbahn eines Flugkapitäns oder Mirage-Piloten.

Wie bei anderen Berufen gibt es hier nämlich Möglichkeiten, die finanzielle Last etwas zu erleichtern. Eine davon ist die vor gut fünfzehn Jahren in der Schweiz eingeführte Fliegerische Vorschulung (FVS), mit deren Abwicklung der Bund den Aero-Club der Schweiz beauftragt hat. Bis Ende 1971 haben 3760 junge Schweizer die FVS im Segel- und Motorflug absolviert. Für 1971 seien noch folgende Zahlen genannt: Es gingen 1508 gültige Anmeldungen ein; der Anteil der Studenten machte 42,6 Prozent aus, jener der Lehrlinge 57,4 Prozent; 83,3 Prozent kamen aus dem deutschsprachigen und 14,5 Prozent aus dem französischsprachigen Raum; 86,4 Prozent der Kandidaten haben sich für eine Ausbildung im Motorflug und 12,5 Prozent für eine im Segelflug entschieden; schliesslich interessierten sich 45,6 Prozent für die Militär- und 28,8 Prozent für die Verkehrsfliegerei. Wer kann nun an der Fliegerischen Vorschulung teilnehmen? Jeder gesunde Schweizer Jüngling im Alter von 17 oder 18 Jahren, der minde-

*Als neuestes Muster wird im Rahmen der Fliegerischen Vorschulung die dreisitzige AS-202 Bravo der Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein eingesetzt.*







*Zahlreiche Piloten machten ihre ersten Flüge auf der Piper Cub.*

stens Sekundarschulbildung nachweisen kann. Er hat verschiedene Eignungsprüfungen sowie eine fliegerärztliche Untersuchung zu bestehen. Im darauffolgenden Jahr wird er dann zum ersten Kurs aufgeboten und ein Jahr später, wenn die Qualifikationen gut sind, zum zweiten Kurs. Diese Kurse werden von den Schulen und Fluggruppen des Aero-Clubs im ganzen Lande durchgeführt und dauern je vierzehn Tage. Sie stehen unter der Aufsicht des Eidgenössischen Luftamtes, und die Kosten werden praktisch vom Bund getragen.

190

Das Ausbildungsprogramm der FVS-Kurse umfasst im Segelflug: 1. Kurs 42 Flüge mit total fünf Stunden Flugzeit, 2. Kurs 38 Flüge mit total sieben Stunden Flugzeit; im Motorflug: 1. Kurs 13 Flugstunden, Ausbildung bis zum Alleinflug, und 2. Kurs, ebenfalls 13 Flugstunden und Vorbereitung auf den Erwerb des Privatpilotenausweises. Aber Achtung! Die Fliegerische Vorschulung dient keineswegs dazu, jungen Leuten kostenlose Ferien zu offerieren, sie hat vor allem den Sinn einer Selektion, das heisst, man will sicher sein, dass die weitere, un-



*Wer sich für die Linienpilotenlaufbahn entschieden hat, setzt seine Ausbildung bei der Schweizerischen Luftverkehrsschule unter anderem im Cockpit grösserer Flugzeuge fort.*

gleich teurere Ausbildung auch erfolgreich verläuft.

Wie es dann weitergeht? Nun, wer die beiden FVS-Kurse erfolgreich hinter sich gebracht hat, der kann zum Beispiel bei der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) die Linienpilotenausbildung oder bei der Flugwaffe die Militärpilotenausbildung betreiben oder sich in weiteren Kursen des Eidgenössischen Luftamtes zum Berufspiloten und Fluglehrer ausbilden lassen.

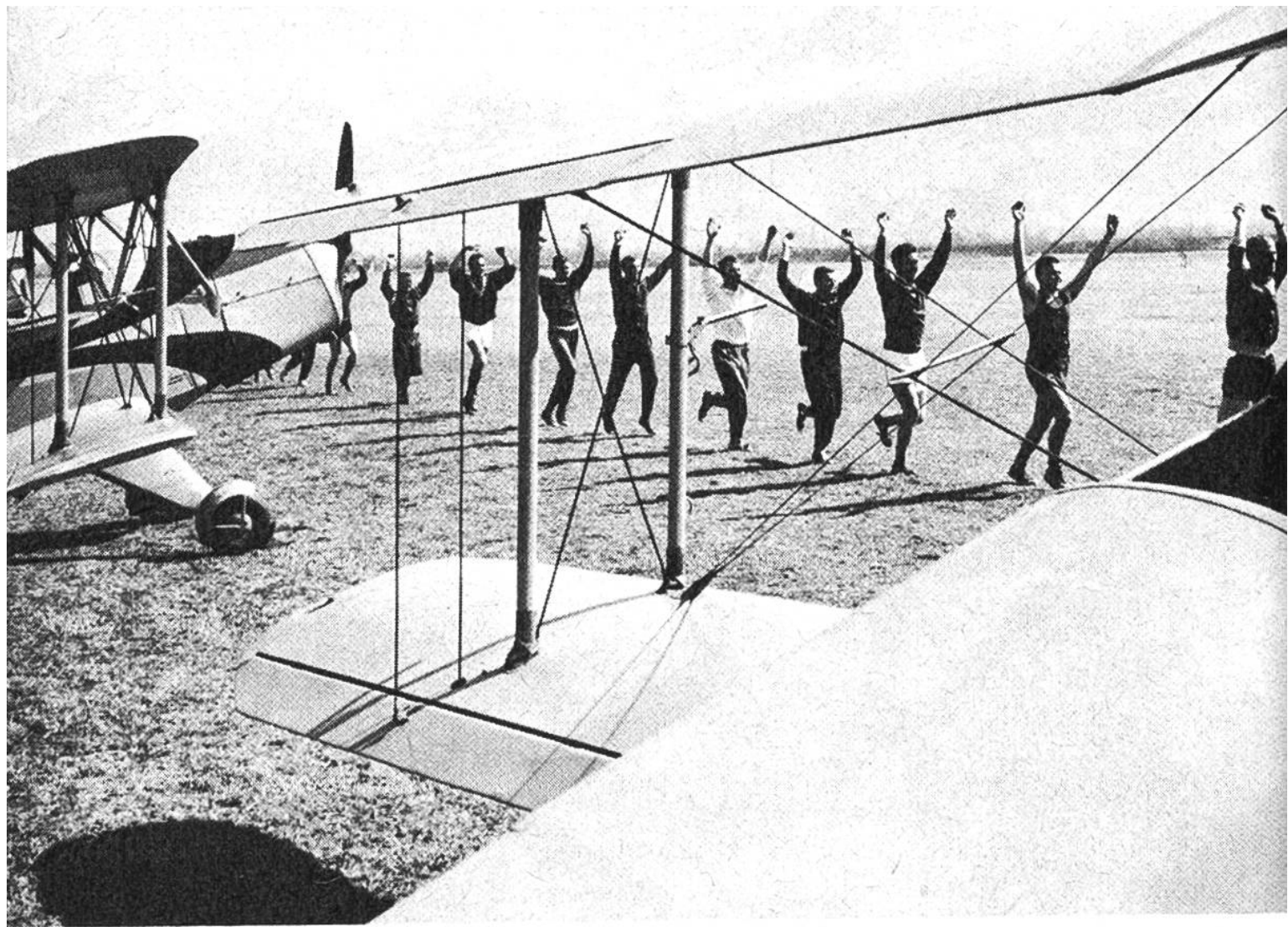
Die Ausbildung zum Linienpiloten dauert drei, für Militär- und Berufspiloten zwei Semester. Nach Ab-

schluss dieser Schulung wird der Absolvent von der Swissair angestellt.

Dort erwirbt er das erforderliche theoretische Wissen und fliegerische Können für den Einsatz als Kopilot auf der McDonnell Douglas DC-9. Später kann er Kopilot auf einem drei- oder vierstrahligen Flugzeug werden, dann Kommandant auf der DC-9 und nach weiteren Jahren auch Kommandant auf grösseren Flugzeugen, wie der DC-10 oder der Boeing 747.

Beim Militär beträgt die Ausbildungszeit bis zur Brevetierung als Pilot 55 Wochen, die sich, bedingt





*Auch Morgenturnen gehört zur Fliegerischen Vorschulung.*

durch Unterbrüche, auf anderthalb bis zwei Jahre verteilen. Während dieser Zeit fliegt der junge Anwärter die Muster Pilatus P-3, dann den Vampire-Trainer, die Vampire und die Venom; schliesslich wird er auf die Hunter und die Mirage umgeschult. Der brevetierte Militärpilot hat die Möglichkeit, als Berufspilot des Überwachungsgeschwaders, als Instruktionsoffizier der Fliegertruppe, als Werkflieger der Abteilung der Militärflugplätze oder als Testpilot der Gruppe für Rüstungsdienste tätig zu sein.

Wer nähere Auskünfte über die Fliegerische Vorschulung möchte, der wende sich an das Zentralsekretariat des Aero-Clubs der Schweiz, Abteilung FVS, 6006 Luzern, Lidostrasse 5.

Martin Deskau

*Vor dem Start ist ein Überlandflug sorgfältig navigatorisch vorzubereiten. ►*

