

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender

Herausgeber: Pro Juventute

Band: 74 (1981)

Artikel: Wie werde ich Jungflieger?

Autor: Plattner, Martin

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-990197>

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: 08.02.2026

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

Wie werde ich Jungflieger?

«Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein» – vermutet Reinhard Mey in seinem Lied. Aber um es gleich vorwegzunehmen: so grenzenlos sind die Freiheiten der Sport- und Berufspiloten schon lange nicht mehr. Strenge Gesetze und eine nicht minder strenge Luftraumüberwachung durch Radar zwingen den Luftverkehr rund um die Erde in geordnete und dadurch auch gesicherte Bahnen. Verwegene Haudegen und waghalsige Fliegerhelden, wie man sie aus Büchern kennt, haben in der modernen Luftfahrt nichts mehr verloren. Hochtechnische Geräte unterstützen zwar einen Piloten, aber sie ersetzen ihn nicht. Eine gründliche Ausbildung ist daher für jeden Flugzeugführer lebenswichtig. Und einen Teil der

Grundausbildung bietet der Bund jedem männlichen Schweizerbürger von 17 Jahren an. Sie heisst

Fliegerische Vorschulung

und ist eine unumgängliche Vorbereitung für alle, die Militärpiloten werden möchten. Auch bei einer Bewerbung bei der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS), das heisst, wenn jemand Berufspilot bei der Swissair werden möchte, wird sie berücksichtigt. Allerdings gehören diese Kurse in diesem Fall nicht zu den absolut notwendigen Voraussetzungen. Auch wer noch nie am Steuer im Cockpit eines Flugzeuges gesessen ist, hat bei der SLS Chancen, vorausgesetzt natürlich, die anderen Bedingungen sind erfüllt. Wer sich für die vom Schweizerischen Aero-Club

durchgeföhrten Kurse interessiert, muss – wie erwähnt – im Anmeldejahr 17 Jahre alt werden, Schweizerbürger sein und acht bis neun Jahre Schule hinter sich haben, wobei zwei bis drei Jahre davon Sekundar- beziehungsweise Real- oder Bezirks- schule sein sollten. Der Kandidat muss auch absolut gesund sein, eine gute Intelligenz aufweisen, und er darf auf keinen Fall eine Brille oder Kontaktlinsen tragen. Ausserdem wird das Einverständnis der Eltern ausdrücklich verlangt. Ein Kandidat, der alle diese Voraussetzungen erfüllt, wird dann zu verschiedenen, kostenlo- sen Eignungsprüfungen aufgebo- ten. Die späteren FVS-Kurse (Fliegerische Vorschulung) werden ebenfalls vom Bund finan- zierte. Nur die persönliche Ausrü- stung (Kombi, Sonnenbrille usw.) und einen Teil der Unterkunfts- und Verpflegungskosten muss jeder Teilnehmer selber bezahlen. Für beide Kurse muss mit einem Betrag zwischen 200 und 250 Franken gerechnet werden. Anmeldungen nimmt der Aero- Club der Schweiz, Abteilung Flie- gerische Vorschulung, Lidostras- se 5, 6006 Luzern, entgegen. Am Ende des Kurses absolviert jeder Teilnehmer die praktische Prü- fung. Bis zur Privat-Piloten-Li- zenz (PPL) muss er allerdings noch ein paar Flugstunden selber finanziieren und auch die Theorie

abschliessen, erst dann bekommt er den Ausweis vom Eidgenössi- schen Luftamt.

Vom Privat- zum Berufs- piloten

Junge Flieger, welche den Weg zum Berufspiloten einschlagen wollen, werden in unserem Land von der Schweizerischen Luftver- kehrsschule (SLS) ausgebildet, welche die Swissair im Auftrage des Bundes betreibt. Die 18monatige Ausbildung erfolgt in drei Stufen.

Die **Stufe 1** umfasst die Grund- ausbildung. Sie beginnt mit einer siebenwöchigen theoretischen Vorbereitung auf das folgende Flugtraining in Hausen am Albis. Das erste Ziel ist die Privatpilo- tenprüfung. Danach folgen noch Akrobatikflüge sowie Naviga- tionsflüge im In- und Ausland.

Die **Stufe 2**, in die nun auch Militärpiloten eintreten, vermittelt das gesamte theoretische und praktische Wissen, das benötigt wird, um vor Experten des Edge- nössischen Luftamtes die Berufs- und Instrumentenflugprüfung ab- legen zu können.

Die **Stufe 3** schliesslich macht den Schüler theoretisch und praktisch mit der Charakteristik eines modernen Jet-Flugzeuges und der Arbeitsteilung in dessen Cockpit bekannt.

Wenden wir uns nun noch einmal speziell der zweiten Stufe zu,



Während der Flugvorbereitung (Briefing) erläutert Swissair-Trainings-Captain Werner Naef den Pilotenschülern die einzelnen Flugphasen. Der amerikanische Instruktor (ganz links) hört aufmerksam zu, denn die Gespräche werden in englischer Sprache geführt.



Der Flugplatz von Vero Beach in Florida. Schulmaschinen vom Typ Piper Arrow werden startklar gemacht. Die «Flight Safety Academy», das grösste Pilotenausbildungszentrum der Welt, schult rund 5000 Piloten pro Jahr.



Eine genaue Kontrolle des Flugzeuges – hier eine Piper Aztek F – gehört mit zur Flugvorbereitung. Hier wird der Ölstand geprüft.

denn ein Teil davon wird nicht in unserem Land, sondern in den USA durchgeführt.

Sieben Wochen Flugschulung in Florida

Aus vorwiegend finanziellen Gründen hat unsere nationale Luftverkehrsgesellschaft einen Teil der Ausbildung nach Vero Beach verlegt: die Flugstundenpreise sind in den USA wesentlich tiefer als in Europa, auch die Unterhalts- und Betriebskosten liegen tiefer, Landetaxen werden keine erhoben usw. Wenn die Pilotenschüler nach Florida kom-

men, sind sie bereits 160 Stunden auf einmotorigen Maschinen geflogen und haben die theoretische Ausbildung in Kloten hinter sich. Nun schliessen sie Bekanntschaft mit der zweimotorigen Piper Aztek. Total 40 Flugstunden, bestehend aus Umschulung auf das zweimotorige Flugzeug, Sichtflugschulung, Landetraining, sämtliche Blindanflugverfahren, Nachtflüge, Flüge auf der Luftstrasse gemäss Blindflugregeln gehören zum Programm, das auch noch einmotorig geflogen wird, das heisst: es wird ein Motorendefekt am zweimotorigen



Cockpit-Check vor dem Start. Der Pilot trägt bereits die Halterung für die Blindflugscheuklappe auf dem Kopf, die später montiert wird und den Blick dann nur noch auf die Instrumente freilässt.

Flugzeug simuliert. Die amerikanischen Fluglehrer instruieren gemäss den Weisungen und Wünschen der Schweizerischen Luftverkehrsschule. Ein SLS-Kursleiter – der sogenannte Trainings-Captain – überwacht die Fortschritte der Schüler und auch die Arbeit der Fluglehrer, damit die einheitliche Linie während der gesamten SLS-Ausbildung trotz dieser Fremdschulungsphase eingehalten werden kann.

Nach der Arbeit das Vergnügen

Die jungen Piloten schätzen natürlich ihre Ausbildungszeit in Amerika, auch wenn sie sich zuerst an den amerikanischen Slang in der Sprache gewöhnen müssen. Täglich «drückt» jeder Schüler rund sechs Stunden die Schulbank. Die Hälfte davon sind sie in Zweierklassen eingeteilt und befinden sich zusammen mit den Fluglehrern in der Luft. Jeder Pilot fliegt dann abwechselnd zweimal 45 Minuten, der Rest der Schulzeit besteht aus der Flugvorbereitung (Brie-



Auf dem Kontroll-Turm des Flugplatzes gibt der Fluglotse den abfliegenden und landenden Maschinen über Funk genaue Anweisungen, die strikte befolgt werden müssen, damit es nicht zu Zusammenstößen kommt.

fung) und der Abschlussbesprechung (Debriefing) nach der Landung. Dann wird über all das Positive und Negative gesprochen, das sich während des Fluges ereignet hat. Vor allem Fehler werden äusserst genau auseinandergebeinelt, damit sie künftig nicht mehr vorkommen.

Die jungen Piloten wohnen auf dem Flugplatzgelände von Vero Beach zusammen mit «Kollegen» aus der ganzen Welt. Die Zweierzimmer sind echt amerikanisch ausgerüstet: die Klimaanlage fehlt genau so wenig wie ein grosser Kühlschrank oder eine Kochgelegenheit. Die Freizeitgestaltung ist auch kein Problem. Ein kleiner Swimmingpool mit Süsswasser, Tennis- und Fuss-

ballplätze laden zu sportlicher Betätigung ein. Sporttaucher finden an der Atlantikküste Tummelplätze, und Weltrauminteressierte können sich nach einer halbstündiger Fahrt auf dem Raketengelände von Cape Canaveral umsehen. In zwei Stunden erreicht man Orlando mit dem weltberühmten Vergnügungsland «Disney World». Doch das nur nebenbei. Unsere «Jungfliegen» verbringen ja nicht Ferien in Florida. Ihr Ziel ist die Berufspilotenlizenz, und diese kann nicht mit Bummelei erreicht werden, denn «Ferienspezialisten» haben in der Fliegerei nichts zu suchen. Die Anforderungen sind hoch, und das ist auch richtig so.

Martin Plattner