

Das erste Mal ein Flugzeug steuern

Ihr Ziel ist es, Pilot zu werden. Das Screening haben sie erfolgreich hinter sich gebracht. Im zweiwöchigen Flugkurs lernen sie die Grundlagen des Fliegens. Wir haben sechs junge Menschen und Absolventen von SPHAIR an ihrem dritten Kurstag am Flugplatz Locarno besucht.

Text: Jürg Wyss

Für die sechs jungen Menschen ist jener Tag Mitte Juli nicht wie jeder andere. Sie sind Absolventen eines SPHAIR-Kurses, zu dem sie vor drei Tagen am Flugplatz Locarno eingerückt sind. Während zwei Wochen werden sie intensiv auf ihre Eignung für den Beruf Pilot abgeklärt. Sie erleben am eigenen Leib, was es bedeutet, die Grundlagen des Fliegens zu erlernen – in Theorie und in der Praxis. Es sind intensive Tage, die ihnen einiges abverlangen und sie auch mal

an ihre Grenzen bringen. Trotz südlichem Charme, Palmen, warmem Wetter und Blick auf Berge und Seen: Von Ferienlager ist nichts zu spüren. Schon am ersten Abend nach der Anreise gilt es, die erste Prüfung, den Entry Test, zu absolvieren. Die Teilnehmenden beweisen, dass sie sich seriös auf den Flugkurs vorbereitet haben, gelernt haben, was als «need to know» Voraussetzung ist. Etwa die umfangreichen Checklisten.

Verantwortung übernehmen

Einige sind keine 20 Jahre alt. Und doch übernehmen sie bereits ein grosses Mass an Verantwortung. Für ihre Kameradinnen und Kameraden, für die Umwelt, für das ihnen anvertraute Material – und für sich selbst. Etwa beim selbstständigen Aussencheck am Flugzeug, den sie gemeinsam am Morgen früh vor dem ersten Start durchführen. Sorgfältig arbeiten sie nach Checkliste Punkt für Punkt ab, messen den Ölstand, bereiten das Cockpit vor. So, wie sie es bereits gelernt haben. Und exakt, wie sie dies als Piloten werden tun müssen.

Das Tempo im Kurs ist intensiv, die Tage sind ausgefüllt und beginnen früh am Morgen. Bereits am ersten Tag sitzen sie links im Cockpit, lernen die Funktion der primären Steuer- und Motorbedienungselemente. Sie führen in einzelnen Flugphasen die Steuer selbstständig und «mit lockerer Steuerführung», wie es in den Zielsetzungen heisst. Hinweise und Erklärungen des Fluglehrers müssen sie aufnehmen und richtig verarbeiten. Angewöhnungsflug nennt sich dieser erste von insgesamt elf Flügen, die sie im Verlauf des Kurses absolvieren.

Für die meisten ist es der erste Flug am Steuer eines Motorflugzeugs überhaupt. «Das war gar nicht so einfach», erinnert sich Jérôme Stettler. Er ist 22 Jahre alt und Jura-Student im fünften Semester. Steigen, Horizontalflug, Sinken und Kurvenflug: Diese ersten fliegerischen Grundlagen werden bereits am Anfang instruiert. Anspannung und Konzentration ist den jungen Kandidaten vor dem Start anzumerken. Doch sie wissen: Neben ihnen sitzt jemand, der in jeder Situation die Ruhe behält und dennoch eingreift, wenn es nötig werden sollte.

Helmut Pyrochta und Sergio Petrig sind die beiden Fluglehrer, die sie ausbilden, überwachen, fordern und gleichzeitig fördern zum Erbringen von Höchstleistungen, wie sie von angehenden Berufspiloten erwartet werden. Pyrochta ist einer jener Fluglehrer, die von Anfang an dabei waren. Er hat den Wechsel von der Fliegerischen Vorschulung FVS hin zu SPHAIR miterlebt und mitgeprägt. Pyrochta ist seit 1990 Chief Flight Instructor bei Aero Locarno, eine der neun Flugschulen in der Schweiz, welche Flugkurse im Auftrag von SPHAIR durchführt. Für Sergio Petrig, Flugschulleiter der Flugschule in Wangen-Lachen, ist es der vierte SPHAIR-Kurs. Alle hat er jeweils im Sommer in Locarno als zweiter Fluglehrer absolviert.

Über die Ordner beugen

Jedem Flug geht eine Theorie voraus, spannend und informativ. Procedures, Checks und Briefings, Radiotelefonie, das Fliegen von Volten, Durchstartverfahren, Start und Landung – all dies und noch viel mehr wird von den Fluglehrern in den Theorieblöcken detailliert erklärt, bevor der Stoff praxisbezogen am Steuer einer zweiplätziges Sonaca, den neuen, modernen Schulflugzeugen der Aero Locarno, umgesetzt wird. Die Einflüsse etwa von Lage-, Leistungs- und Geschwindigkeitsänderungen richtig zu erkennen, erfordert Gefühl für das Verhalten des Flugzeugs.

Das umfangreiche theoretische Wissen, welches am Flugkurs vermittelt wird, will verarbeitet werden. So sind die Teilnehmenden am Abend oft noch über die Ordner gebeugt, tauschen Erkenntnisse aus, unterstützen sich gegenseitig. Nach jedem Flug beurteilen sich die Kandidaten selber. Nicht immer stimmt dabei die eigene Wahrnehmung mit derjenigen des Fluglehrers überein.

Für fast alle aber steht fest: Sie wollen Pilot werden. Bringen die Kandidaten die Voraussetzungen dazu auch mit? Helmut Pyrochta bringt es auf den Punkt: «Bei SPHAIR findet man es heraus.» <

www.sphair.ch



Das Flugzeug wird von den Absolventen selbstständig für den Flug vorbereitet.

«Oft begegne ich ihnen Jahre später im Einsatz»

Ines Widmer ist Helikopterpilotin der Luftwaffe. Zudem nimmt sie die Aufgabe des Policy & Standardisation Flight Instructor (P&S FI) bei SPHAIR wahr. «Ich bin diesem Kurs in Locarno zugeteilt und somit Ansprechpartnerin seitens SPHAIR», erläutert Widmer. Sie unterstützt die Fluglehrer bei ihrer Arbeit, führt mit den SPHAIR-Absolventinnen und



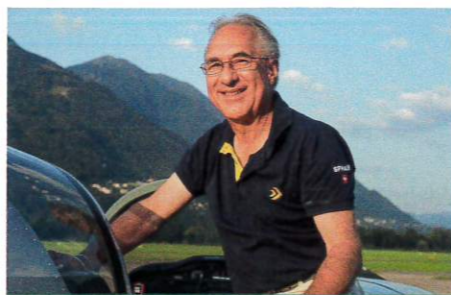
-absolventen persönliche Gespräche, um sie kennenzulernen. «Ich frage sie etwa nach ihrem Befinden, ihren Zielen, ob es ihnen gefällt, und stehe für Fragen oder bei Problemen zur Verfügung. Eine offene Atmosphäre ist mir dabei wichtig; sie sollen sich wohl fühlen.»

Zu den Aufgaben des P&S FI gehört es auch zu prüfen, ob die mit der Durchführung des Flugkurses beauftragte Flugschule ihre Aufgabe mit dem gewünschten Standard er-

füllt. «Wichtig ist, dass alle SPHAIR-Absolventen, unabhängig von der Flugschule, vergleichbare Bedingungen und Voraussetzungen für den Flugkurs vorfinden», umschreibt Widmer. Die Aero Locarno mit Helmut Pyrochta als CFI sei sehr erfahren in der Ausrichtung der Kurse: «Sie machen es ausgezeichnet.»

Als P&S FI führt Widmer gegen Ende der zweiten Woche mit allen Teilnehmenden den letzten Flug durch. Sie erkennt dabei die Lernfortschritte und die Eignung. «Am Schluss des Kurses erkläre ich ihnen die Gesamtbeurteilung und zeige auf, welche Möglichkeiten sich für sie nun ergeben», sagt Widmer.

Verfolgt sie die Karrierenverläufe der SPHAIR-Absolventen? «Oft begegne ich ihnen Jahre später als Militärpilotin oder -pilot im Einsatz wieder, sei es auf Helikopter oder Jet»,



Helmut Pyrochta, SPHAIR-Fluglehrer

Der 63-jährige Helmut Pyrochta ist seit 1990 Chief Flight Instructor bei Aero Locarno. Er bildet auch Fluglehrer aus und nimmt als BAZL-Examiner Flugprüfungen ab. Pyrochta ist Mitglied im Vorstand des Motorflug-Verbands der Schweiz. Mittlerweile stehen weit über 11 000 Flugstunden in seinen Flugbüchern, wovon gut 95 Prozent als Fluglehrer.

freut sich Widmer. Doch gleichzeitig bedauert sie, dass nicht mehr Frauen die Chance für eine fliegerische Karriere nützen. «Sie können Teilzeit arbeiten wie ich das tue, genießen eine einmalige Ausbildung. Ihnen stehen so viele Optionen offen.» Sie selber gehörte zu den ersten vier Pilotinnen, welche von der Luftwaffe ausgebildet und 1995 engagiert wurden.

Die zweifache Mutter schwärmt von ihrem Beruf, vom Fliegen: «Es ist so motivierend, wenn ich in die Luft kann.» Ihre Begeisterung ist echt – und sie steckt an. ◀



Auf dem Weg zum ersten Flug am frühen Morgen.



Ines Widmer im persönlichen Gespräch mit Jérôme Stettler.



Beim Outside Check vor dem Start zum ersten Flug.



Aircraft Preparation: Die Kontrolle des Ölstands gehört dazu.

Bilder: Jürg Wyss

Seitenblick des Präsidenten Regard en coin du président



Matthias Samuel Jauslin
president@aeroclub.ch

Zentralpräsident
Aero-Club der Schweiz
Président central
Aéro-Club de Suisse

Zweifelhafter Fragebogen macht uns nicht fitter

«Überlegen Sie sich derzeit einen Jobwechsel, ist Ihre finanzielle Situation angespannt oder haben Sie Schuldgefühle, wenn Sie Alkohol getrunken haben?» Sehr persönliche Fragen, die Sie mir selbstverständlich nicht beantworten müssen. Doch wer aktuell sein Tauglichkeitszeugnis erneuern will, muss sich gegenüber dem Bundesamt für Zivilluftfahrt dazu äussern. Genau 21 solche vertrauliche Fragen beinhaltet ein neu eingeführter «Mental Health»-Mini-Fragebogen, der in Form einer Selbstdeklaration vollständig auszufüllen und zu unterzeichnen ist.

Mir ist völlig klar, dass neben der medizinischen Abklärung die psychische Gesundheit einen Einfluss auf die Flugtauglichkeit haben kann. Insbesondere für die Berufspiloten sind solche Aspekte von grosser Bedeutung. Doch ich bezweifle, dass es für das Medical Klasse 2 (PPL) und LAPL eine Aussage darüber braucht, ob bei meinem Arbeitgeber ein gutes Arbeitsklima herrscht oder nicht (Frage 15). Aktuell kann in der Schweiz das Medical nur durch die entsprechenden BAZL-Vertrauensärzte ausgestellt werden. Bestrebungen, die Hausärzte miteinzubeziehen, blieben bis heute erfolglos. Es gibt sicher gute Gründe, warum das so ist. Umso mehr muss es aber möglich sein, dass der flugmedizinische Experte beim üblichen Patientengespräch eine Beurteilung der mentalen Verfassung machen kann und sich nicht auf einen solch zweifelhaften Fragebogen abstützen muss. Persönliche Gespräche beinhalten gezieltes Nachfragen und bilden ein Vertrauensverhältnis zwischen Fachperson und Piloten.

Die vom BAZL ausgearbeitete Selbstdeklaration wirft auch Fragen betreffend Datenschutz auf. Aufgrund dieser unsinnigen Fragestellungen bezweifle ich, dass damit das Patientendossier wertvoll ergänzt werden kann. Doch was genau geschieht mit diesen personalisierten Fragebogen? Darf sich ein Bundesamt entsprechend vertrauliche Informationen beschaffen und zu welchem Zweck dienen die Daten? Schade, dass die zuständigen Behörden Massnahmen ohne Mehrwert für die Betroffenen verordnen. Solche Leerläufe gilt es kritisch zu hinterfragen.

Die Leichtaviatik ist sich durchaus bewusst: Das Medical ist kein Persilschein. Wenn die Pilotin oder der Pilot Medikamente einnimmt und dies die sichere Ausübung des bevorstehenden Flugs beeinträchtigen könnte, ist darauf zu verzichten. Im Zweifel sind wir dazu verpflichtet, den Rat eines Fliegerarztes einzuholen. Unabhängig vom Tauglichkeitszeugnis ist am Ende jeder selber dafür verantwortlich, ein Luftfahrzeug nur dann zu steuern, wenn sie oder er auch wirklich fit dazu ist.

Un questionnaire douteux n'améliore pas notre forme

Envisagez-vous de changer d'emploi, votre situation financière est-elle tendue ou vous sentez-vous coupable après avoir bu de l'alcool? Ce sont des questions très personnelles, au sujet desquelles vous n'êtes bien sûr pas obligé de me répondre. Mais si, actuellement, vous envisagez de renouveler votre certificat médical, vous devez vous exprimer à ce sujet auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile. Un mini-questionnaire «Santé mentale» nouvellement introduit, qui doit être rempli intégralement et signé sous forme d'une auto-déclaration, contient exactement 21 questions confidentielles de ce type.

Je suis pleinement conscient, qu'en plus de l'autorisation médicale, la santé mentale peut avoir un impact sur l'aptitude au vol. Pour les pilotes professionnels en particulier, ces aspects relèvent d'une grande importance. Mais je doute que pour obtenir le Medical class 2 (PPL) et le LAPL, une déclaration sur l'existence ou non d'une bonne ambiance de travail chez mon employeur (question 15) soit nécessaire. Actuellement, en Suisse, seuls les médecins-conseils de l'OFAC sont autorisés à délivrer l'examen médical. Jusqu'à aujourd'hui, les efforts déployés pour inclure les médecins traitants dans cette procédure n'ont pas abouti. Il y a certainement de bonnes raisons à cela. Cependant, il doit être d'autant plus possible pour l'expert aéromédical de faire, lors de l'entretien habituel avec le patient, une évaluation de l'état mental et de ne pas avoir à s'appuyer sur un questionnaire aussi douteux. Les entretiens personnels impliquent de poser des questions ciblées et établissent une relation de confiance entre l'expert et le pilote.

L'auto-déclaration établie par l'OFAC soulève également des questions relatives à la protection des données. Je doute qu'il puisse être possible de faire, sur la base de ces questions absurdes, un ajout précieux au dossier du patient. Mais que se passe-t-il exactement avec ces questionnaires personnalisés? Un Office fédéral est-il autorisé à se procurer de telles informations confidentielles et à quoi peuvent-elles servir? C'est dommage que les autorités compétentes imposent aux personnes concernées des mesures qui n'apportent rien. Il s'agit de remettre en question de façon critique de telles inanités.

L'aviation légère est bien consciente que l'aspect médical n'est pas un blanc-seing. Si le pilote prend des médicaments et que cela pourrait nuire à la réalisation du vol prévu dans des conditions de sécurité acceptables, il doit y renoncer. En cas de doute, on est obligé de demander l'avis d'un médecin conseil. Quel que soit le certificat médical finalement, chacun-e prend la responsabilité de piloter un aéronef que lorsqu'il/elle en est réellement apte.