

Frauen müssen keine Engel sein, um fliegen zu können...

PATRICIA ANDRIGHETTO

Die Geschichte der Fliegerei ist geprägt von rasanten Entwicklungsschritten. Eines jedoch hat sich durch die Jahrhunderte hindurch nicht verändert: Den Frauen ist es in der Geschichte der Luftfahrt nie wirklich gelungen, sich aus dem Schatten der Männer zu lösen. Trotzdem sind sie ein fester Bestandteil in der Luftfahrt.

Wie Lichtblicke am Fliegerhimmel erscheinen die wenigen Unterfangen, der Öffentlichkeit die weibliche Präsenz in der Luftfahrt zu vergegenwärtigen und die Selbstverständlichkeit von fliegenden Frauen in den Alltag einfließen zu lassen. Die Fliegerei war und ist bis heute eine Männerdomäne. Dass Pilotinnen insbesondere von den Medien bestenfalls als auflagensteigernde Koriphäen verwendet werden ohne die feste Absicht, deren Image breitflächig zu zementieren, zeigt sich spätestens dann, wenn der Pilotenstand in einem politischen oder wirtschaftlichen Zusammenhang auftaucht. Die Existenz von Pilotinnen wird in der Regel nicht einmal mit der weiblichen Form der Berufsbezeichnung gewürdigt. Selbst dann nicht, wenn der Text von einer Frau verfasst wurde.

Anrecht auf die Hälfte des Himmels

Beate Uhse – die zwischenzeitlich verstorbene Unternehmerin – ist ein besonders exemplarisches Beispiel dafür, dass die Leistungen einer Frau in der Luftfahrt unter Umständen schlicht ignoriert werden: Bereits 1938 absolvierte Uhse nämlich erfolgreich die Eignungsprüfung für die Fliegerschule, arbeitete bereits mit 19 Jahren als Testpilotin, flog als Stuntfrau für die UFA und überführte während des Krieges Militärmaschinen. Hand aufs Herz: Wer verbindet den Namen dieser intelligenten und mutigen Frau schon mit ihrer ersten Karriere?

Fliegende Frauen sind seit Anbeginn ein fester und erfolgreicher Bestandteil in der Luftfahrt: als Ballonfahrerinnen, Fallschirmspringerinnen, im Segelflug und im motorisierten Flug, zivil und militärisch. Was heute zu tun bleibt, ist lediglich das Sichtbarmachen der beachtlichen Leistungen, die bisher von Pilotinnen erbracht wurden, immer wieder aufs Neue erbracht werden und teilweise nachhaltig zum techni-

schen Fortschritt beigetragen haben. Nicht etwa, um damit eine Umkehrung zu bewirken und Frauen im helleren Rampenlicht als ihre männlichen Kollegen erscheinen zu lassen. Unaufdringlich und unpolemisch, jedoch bestimmt und berechtigt fordern sie schlicht ihren Tribut: Die Anerkennung ihres festen Platzes in der Luftfahrt – und die Hälfte des Himmels!

In der internationalen Zivilluftfahrt liegt derzeit der Anteil von Berufspilotinnen im Verhältnis zu den männlichen Berufspiloten bei 2,5 Prozent. Auch ab Schweizer Flugplätzen starten täglich Pilotinnen, die unspektakulär, jedoch mit der eines Fliegers eigenen Leidenschaft ihren Job verrichten. Sie erbringen Spitzenleistungen, arbeiten aktiv am Fortschritt der Luftfahrt mit und leisten tatkräftig ihren Beitrag, um das Image des Berufsstandes wieder ins wolkenlose Sonnenlicht zu rücken.

Dagmar Hollerer 8. April 1963

«Mein Sohn hat mit der Fliegerei nichts am Hut, gibt aber oft und gerne mit der Tatsache an, dass seine Mutter Pilotin ist...» Der Lebenslauf von Dagmar Hollerer ist bewegt und geprägt von harter Arbeit, jedoch zu jedem Zeitpunkt begleitet von Beharrlichkeit, einem ungebrochenen Willen – und dem sichtbaren Erfolg, der sich wie ein roter Faden durch jede einzelne «Meile» hindurchzieht. In die Fliegerei stieg Dagmar Hollerer, einstmals im Kader einer Grossbank tätig, relativ spät ein. 1999 absolvierte sie die Privatpilotenausbildung, ohne jede Absicht, eine berufliche Laufbahn in der Fliegerei einzuschlagen. Turbulenzen im Privatleben brachten jedoch die entscheidende Wende. Zu jenem Zeitpunkt lebte die junge Frau in Luxemburg, stand vor den Scherben einer zerbrochenen Beziehung und kehrte alleine, ohne Job und Mittel in die Schweiz zurück. «Ich konnte mir nicht

mehr vorstellen, auf einer Bank zu arbeiten, und damit war der Entscheid gefallen: Es musste die Fliegerei sein», erzählt Dagmar Hollerer aus einer Zeit, die sich als wegweisend für ihre Zukunft herausstellte. «Die Instrumentenflug-Ausbildung war ein Challenge par excellence. Eine Erfahrung, die ich weder im Studium noch auf der Bank je gemacht habe. Dieses Gefühl kannte ich bisher nur vom Bergsteigen.»

Unaufhaltsam folgte nun eine Lizenz nach der anderen. Seit 2000 arbeitet Dagmar Hollerer bei Skyguide als Simulatorpilotin. Ein Jahr später folgte die Anstellung bei Horizon Swiss Flight Academy als Instruktorin für VFR und IFR Voice, Flugplanung und Luftrecht. Zwischenzeitlich füllen weitere Tätigkeiten als Instruktorin bei der Motorfluggruppe Zürich und bei der Swiss Aviation Training sowie als Auftragspilotin (auf PA31 Piper Navajo) ihren Alltag aus. Im Bereich Voice-Instruktion ist Hollerer in den letzten Jahren zu einer kompetenten Anlaufstelle avanciert und zeichnet seit 2004 als Herausgeberin eines CD-Lehrmittels für VFR Voice CBT (Computer Based Training). Gegen Vorurteile habe sie Zeit ihrer fliegerischen Tätigkeit nie kämpfen müssen, gibt sie zu verstehen. «Ich denke, dass Akzeptanz eine Frage der persönlichen Einstellung ist. Grundsätzlich glaube ich, dass Frauen etwas weniger risikofreudig sind; aber das brauchts in der Fliegerei ja wohl auch nicht!»

Evelyne Binsack 17. Mai 1967

«Ziele sind da, um erreicht zu werden.» Eine Aussage, die wie eine leuchtende Neonschrift über dem Leben von Evelyne Binsack steht. Ihr persönliches Motto lautet demgegenüber: «Ein Tag ohne nicht wenigstens ein kleines Abenteuer ist ein verlorener Tag!» Die Tausenden von «kleinen Abenteuern» sind begleitet von einigen bemerk-



Oben: Instruktorin und Berufspilotin Dagmar Hollerer. Rechts: Bergsteigerin und Helikopterpilotin Evelyne Binsack



Oben: Segelflug-Kunstfliegerin und Business-Jet Pilotin Mirjam Rogger. Rechts: Helikopterpilotin Claudine Stewart.



Fotos: ZVG

kenswerten grossen, die in den vergangenen Jahren immer wieder in den Medien aufgetaucht sind und schliesslich auch in einer biografischen Verfassung durch Gabriella Baumann-von Arx Niederschlag gefunden haben.

Ihre beiden Kernberufe, Bergsteigerin und Helikopterpilotin, übt sie nicht nur passioniert, sondern überaus erfolgreich aus. Als erste Schweizerin auf dem Mount Everest gipfelte ihre langjährige alpinistische Aktivität in einen absoluten Höhepunkt, nachdem sie 1999 bereits als Bergsteigerin in der Eiger Nordwand, einer Expedition die vom Schweizer Fernsehen live übertragen wurde, Aufsehen erregte. 1998 stieg die damals 31-jährige in die Helikopterfliegerei ein, um sich ein zweites Standbein aufzubauen. Ihre Lizenz als Berufshelikopterpilotin mit Gebirgsweiterung (Ratings auf Bell Jet Ranger 206/206L, AS 350 Types, Alouette III und SA 315) verwendet Evelyne Binsack heute vor allem in Spanien. Dort sammelt sie nicht nur Flugstunden, sondern baut Erfahrung auf höchstem Niveau auf: Unter anderem obliegt ihr die Wartung an Hochspannungsleitungen (wo bei der Strom nicht abgestellt wird).

Mit der Aussage, dass Helikopterpilot ja eigentlich kein Job für eine Frau sei, ist Evelyne Binsack öfters konfrontiert worden. «Die Helifliegerei wird stark mit Helidentum, Potenz und einem abenteuerlichen

Mythos in Verbindung gebracht. Es versteht sich von selbst, dass diese männlichen Errungenschaften geschützt werden», resümiert sie. Evelyne Binsack lässt sich allerdings weder von unbedarften Äusserungen noch von einem veralteten Rollenverständnis beirren. Ihr nächstes grosses Ziel: Der Alleingang zum Südpol.

Mirjam Rogger 5. Februar 1977

Lediglich eine Frau hat in der Geschichte des Schweizer Segelkunstfluges vor ihr geschafft, was der 28-jährigen Mirjam Rogger 2003 gelungen ist: Die Segelkunstflug-Schweizer-Meisterschaft in Schänis eroberte die junge Pilotin mit der Motorfluglehrer- und Berufspilotenlizenz im Sturm und stieg in der Kategorie «Promotion» mit Topleistungen auf das Siegerpodest. Eine Frau fürs Rampenlicht ist sie trotzdem nicht geworden. Still und unspektakulär geht sie ihren Weg und verfolgt eine berufliche Laufbahn, die nicht nur von beachtlichen Leistungen geprägt ist, sondern von Mut, Konsequenz und Zielstrebigkeit zeugt. Die ehemalige Zollbeamtin, die sich in ihrer wenigen Freizeit der klassischen Musik widmet, trat bereits mit 16 Jahren in die Segelflugschule der Segelfluggruppe Winterthur ein. 1999 folgte berufsbegleitend die Privat- und Berufspilotenausbildung, und bereits ein Jahr später hatte die junge Frau ihre IFR/MEP-Ausbil-

dung (Instrumentenflug/Multi Engine) sowie die ATPL-Theorie (Linienpilotentheorie) in der Tasche. Als wichtigster Meilenstein in ihrer fliegerischen Laufbahn bezeichnet Mirjam Rogger das Typerting und die Anstellung als First Officer auf der Gulfstream 200 bei Private X-Press. Nach dem Konkurs der Firma erweiterte sie 2003 ihre Qualifikationen durch den Erwerb des Fluglehrerausweises. Heute arbeitet Mirjam Rogger nebst ihrer fliegerischen Tätigkeit bei ExecuJet im Dispatch Team, welches rund 25 Flugzeuge auf Kurz und Langstrecken rund um die Uhr betreut.

Flugerfahrung sammelt sie unter anderem als Copilotin auf der Citation C525. Ihr Auftraggeber, Mathys Aviation in Grenchen, hat ihr ausserdem die Zuständigkeit für die Flugplanung sämtlicher Flüge sowie in einzelnen Bereichen die Verantwortung in administrativen und operationellen Belangen übertragen. Ihre Position als Frau im Cockpit wurde nie in Frage gestellt. «Als Fliegerin wird man zwar von männlichen Kollegen anfänglich eher kritisch und skeptisch beobachtet», erinnert sie sich an die Anfangszeit zurück. «Als Frau ist man sozusagen der bunte Hund auf dem Flugplatz und muss sehr viel leisten, ehe man wirklich ernst genommen wird.» Mirjam Rogger hat diesbezüglich in der Business-Fliegerei überall auf der Welt sehr viele positive Erfahrungen gemacht. Der einzige Kunde, der

sich je gegen sie als Pilotin gestellt hat, war eine Frau, eine Schweizerin... «Das typische Bild von männlichen Piloten und weiblichen Flight Attendants entspricht halt dem klassischen Bild, das man bereits als Kind mitbekommt,» meint Rogger lakonisch. «Daraus auszurechnen braucht nicht nur Mut und Wille, sondern auch eine gewisse Frechheit!»

Claudine Stewart 24. März 1957

14 Jahre sind vergangen, seit Claudine Stewart die Prüfung für die Heli-PPL abgelegt hat. Die Gebirgsweiterung sowie die Berufspilotenlizenz folgten wenig später. Zu diesem Zeitpunkt war die Geschäftsführerin und teilszeitliche Flugbegleiterin bereits 39-jährig. «Die Fliegerei ist eine Sucht, die einen nie mehr loslässt», beschreibt sie ihre Motivation und jene Leidenschaft, die sie immer wieder von Neuem dazu verleitet, den sicheren Boden zu verlassen und sich in den Himmel hinaufzuschwingen. Heute fliegt sie als Freelancer, so oft wie möglich. Doch: «Die Konkurrenz ist im Helibusiness gross», weiss sie aus Erfahrung. Das Gefühl des Fliegens steht für sie jedoch über allem. «Es ist die Faszination der Wendigkeit des Helis, überall mit ihm landen zu können, mit ihm verwachsen zu sein», beschreibt sie ihre Neigung dem von ihr gewählten Fluggerät gegenüber.

«Es ist sehr angenehm, mit einer Frau zu fliegen»

Als Team im Cockpit zu sitzen schafft Nähe und bedingt eine intensive Zusammenarbeit, um erfolgreich einen Flug durchführen zu können. Wie empfindet es denn nun ein Mann, einen weiblichen Piloten auf dem Sitz nebenan zu haben? Einer, der es wissen muss, ist Guido Brun. Als Swiss-Kapitän auf Airbus 330/340, ehemaliger Militärpilot, Gastfluglehrer für BAZL-Kaderkurse und Cheffluglehrer bei Heli Sitterdorf arbeitet er seit Jahren immer wieder mit Frauen zusammen: sei es in der Schulung, sei es als Team im Cockpit eines Passagierflugzeuges. «Nebst einem überdurchschnittlichen Durchsetzungsvermögen und Standhaftigkeit braucht es eine ausgereifte Persönlichkeit, damit es eine Frau überhaupt wagt, in eine derart gut abgeschottete Männerdomäne einzubrechen und dabei nicht zu resignieren», ist Brun überzeugt. «Während Männer irgendwann einmal beschliessen, fliegen zu lernen und in der Regel auch davon überzeugt sind, es zu schaffen, haben Frauen oft die Tendenz, sich die Fliegerei anfänglich nicht wirklich zuzutrauen. In unnötig mehr Flugstunden während der Schulung überzeugen sie sich schliesslich selber, dass sie tatsächlich dazu fähig sind», stellt er fest. Während Brun in Cockpithandling und Flugtaktik keine signifikanten Unterschiede feststellt, hat er im Laufe der

Jahre allerdings beobachtet, dass die Grundeinstellung zur Fliegerei von Männern und Frauen nicht deckungsgleich ist. «Weil sie es nicht im selben Masse rational angehen, haben Frauen meiner Meinung nach das grössere Potenzial, die Schönheit des Fliegens zu geniessen, und empfinden dabei oft die grössere Befriedigung als ein Mann. Gleichzeitig fliegen Frauen generell überlegt. Sie schätzen das Gefahrenpotenzial sorgfältiger ab und probieren nicht einfach aus», ist Brun der Ansicht. «Die Zusammenarbeit im Cockpit wird mit der weiblichen Komponente bereichert. Dies empfinde ich persönlich als angenehm.»

ANZEIGE

