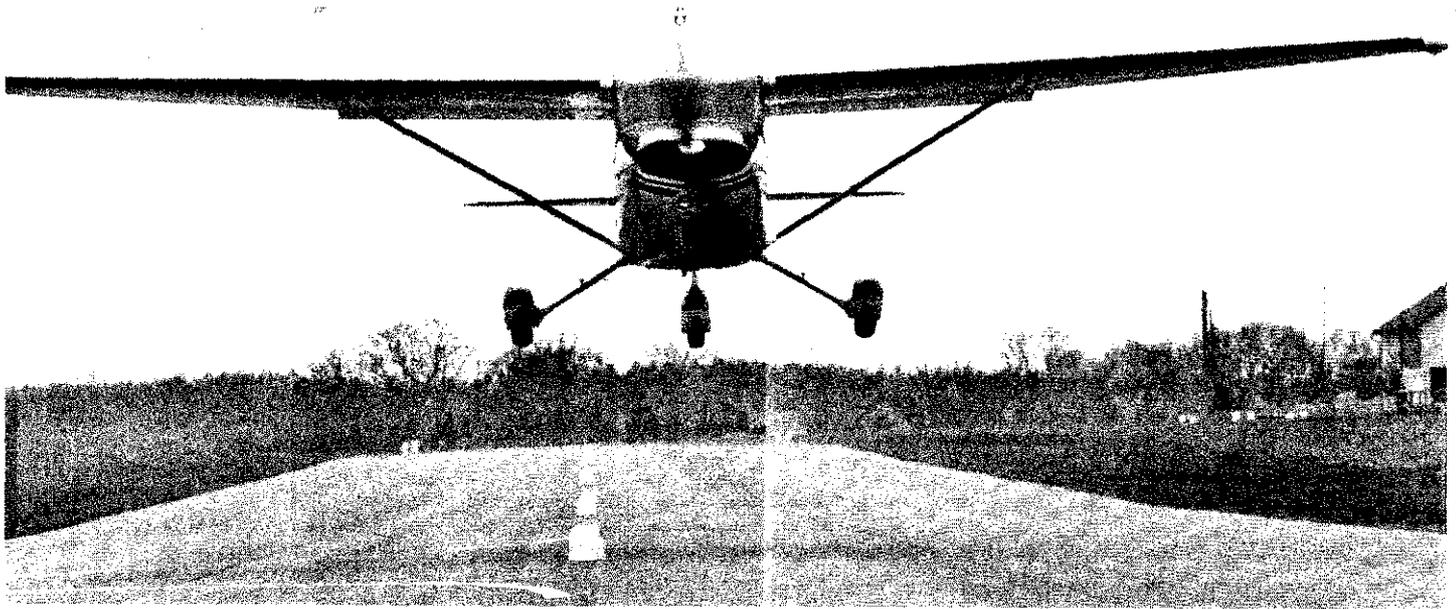


„Da gondeln, scheppern und gurken sie nun“

Boom und Risiken in der westdeutschen Sportfliegerei



Startendes Sportflugzeug: „Ob's stürmt oder schneit, die Parole heißt: hindurch“

Immer mehr Bundesbürger gehen in ihrer Freizeit in die Luft, immer mehr Privatflieger bezahlen ihre Liebe zur Luftfahrt aber „nicht nur mit Geld, sondern auch mit ihrem

Leben“. Ursache der vielen Bruchlandungen: schludrige Ausbildung nach veralteten Richtlinien, Selbstüberschätzung und Mangel an Disziplin bei den Hobbypiloten.

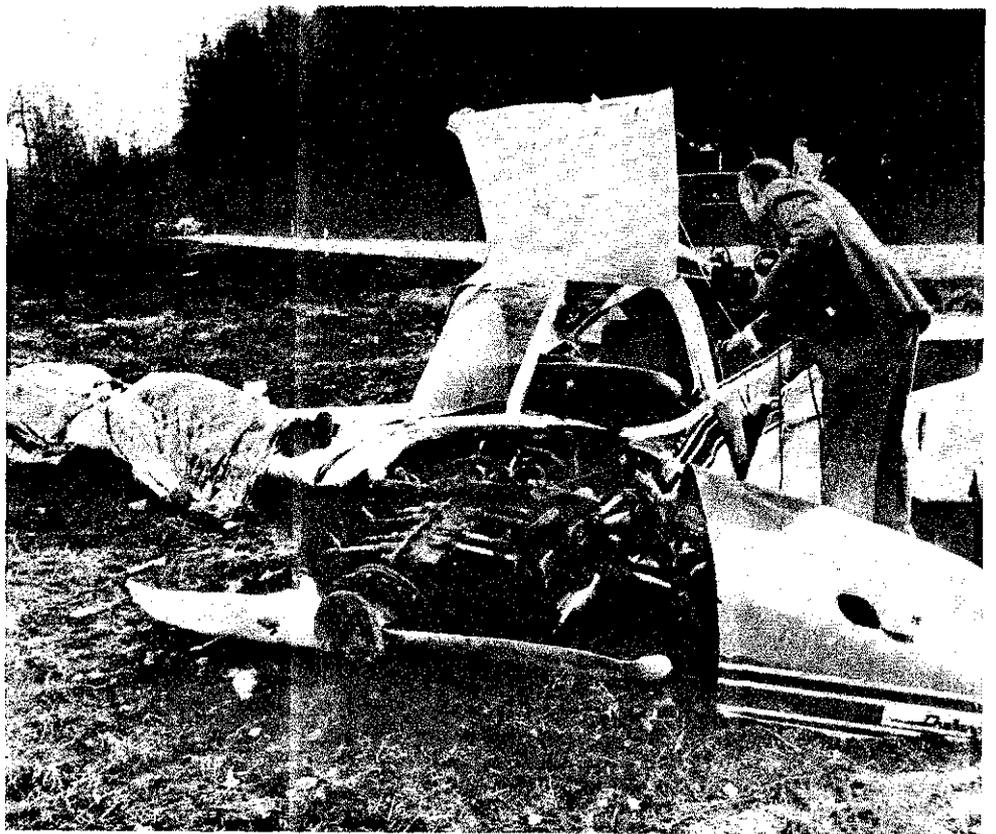
Die Sicht war miserabel, der Pilot der „Piper“ versuchte, im Instrumentenflug über die Höhenrücken zu kommen. Er starb, und mit ihm kamen zwei Passagiere um, als die Sportmaschine am nur 880 Meter hohen Feldberg im Taunus zerschellte. Es war das sechste Privatflugzeug binnen zehn Jahren, das den Provinzgipfel nicht überwand — insgesamt 19 Tote.

„Sind die Privatflieger erst mal gestartet“, sagt ein Beamter der nahen Frankfurter Flugsicherung, „und sehen dann eine Wetterwand vor sich, sind sie meist zu stolz, jetzt noch umzudrehen.“

Zu stolz war wohl auch der Tänzer und Schauspieler Jürgen Feindt, als er letztes Jahr vom Flughafen Basel-Mülhausen aus nach München zu seiner Freundin abhob. Es war diesig, Nebel in den Bergen, zwischendurch Regen. Die einmotorige „Socata“ des Künstlers rammte einen Berghang des Südschwarzwaldes, Feindt war tot.

„Die meisten Unfälle geschehen wegen Mißachtung der Sichtflugregeln“, sagt Lothar Alexy, Referent für Flugsicherung beim Deutschen Aero Club, und es sind, weiß der Flugkapitän und Fachautor Rudolf Braunburg, „immer jene Piloten die Opfer, die ihre Fähigkeiten überschätzt haben“.

Aber es passiert auch den Profis, wie jenem Fluglehrer, der nahe Blanken-



Abgestürztes Sportflugzeug: „Say again, say again“

heim in der Eifel mit seiner zweimotorigen „Cessna“ an eine Hochspannungsleitung geriet, als er das Durchstarten mit nur einem Triebwerk simulierte. Das Manöver endete tödlich für Schüler und Lehrer.

Allein vorletztes Jahr waren es 119 Menschen, die auf ähnliche Weise umkamen; 621 Unfälle registrierte das Braunschweiger Luftfahrt-Bundesamt 1977. Die Tendenz steigt, und ungezählt sind Aberhunderte von Beinahe-Unfällen auf den dichtbeflogenen Luftstraßen der Bonner Republik, sogenannte near misses, eben noch bereinigt durch reaktionsschnelle Berufspiloten in den Linienmaschinen.

„Da gondeln, scheppern und gurken sie nun durch die Gegend“, sagt der Lufthansaflieger Braunburg, „ob's stürmt oder schneit, und ihre Parole heißt: hindurch.“ Dafür aber, so der „Zeit“-Journalist und Luftwaffen-Reserveoffizier Hans Schueler, ist der „durchschnittliche Privatflugzeugführer unzureichend geübt“. Immer mehr, glaubt er, werden ihre Liebe zur Luftfahrt „nicht nur mit Geld, sondern auch mit ihrem Leben und dem ihrer Fluggäste bezahlen“. Weil, wie der Hamburger Freizeitflieger und Prominenten-Friseur Wolfgang Castell sagt, „unsere Ausbildungsrichtlinien aus der Zeit von Otto Lilienthal stammen“.

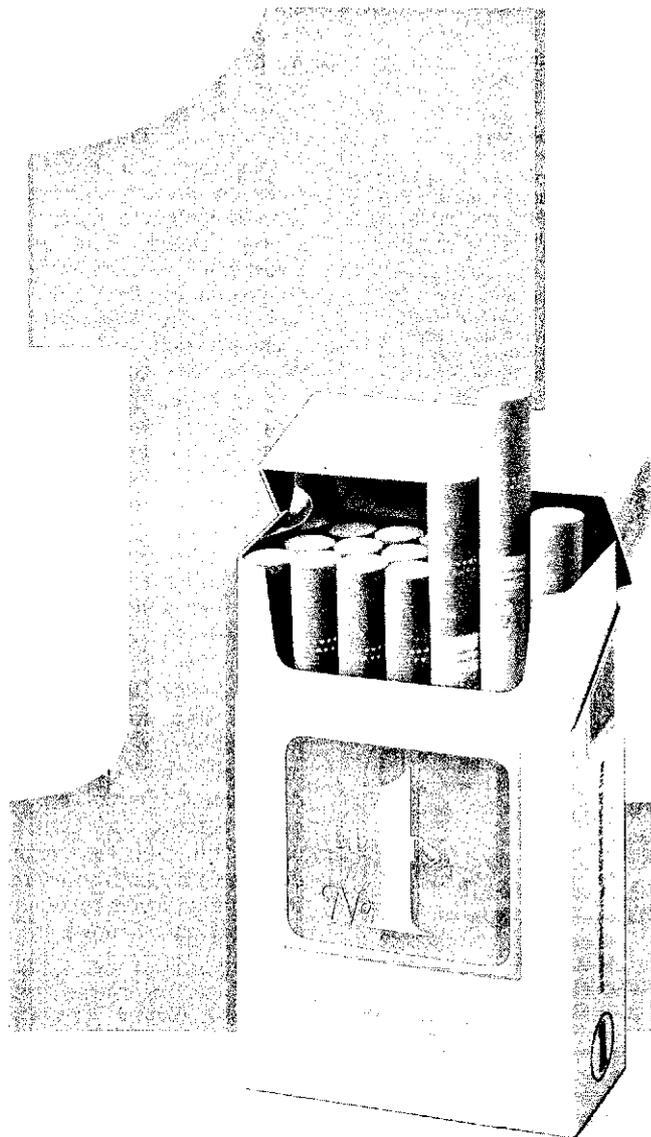
Die drei, der Berufspilot, der Zeitungsmann, der Hobbyflieger, sie stehen auf der einen Seite einer erbitterten Luftschlacht, die derzeit um den westdeutschen Himmel geführt wird. Gegenüber: eine zackige Staffel von Sportfliegern — teils Haudegen, die beim Bier davon schwärmen, wie sie damals mit dem Shell-Atlas über Ostafrikas Busch geknattert sind; teils Luftküsse, die ihren Spaß buchstäblich ums Verrecken nicht ernst nehmen möchten. Und in zweiter Linie operieren etliche Dutzend gewerbliche Flugschulen, die einem möglichst simplen Ausbildungsbetrieb verbunden sind.

„Eine geradezu gigantische Treibjagd“ gegen diese Sportfliegerei notierte die Monatszeitschrift „Luftsport“. Und das Fachblatt „Flieger-Magazin“ bedauert die „Identifizierung des nicht-gewerblichen Flugbetriebs mit einer Art Seiltänzererei“.

Wortführer dieser Kritik an der Kritik ist die „Aktionsgemeinschaft Allgemeine Luftfahrt“, ein Zusammenschluß von sieben Organisationen der Privatfliegerei. Sprecher dieser Aktivisten, wie etwa der nordrhein-westfälische Aero-Club-Geschäftsführer und ehemalige Kampfflieger Helmut Hoff, nannten es schon „gesteuerten Wahnsinn“, als im Bonner Verkehrsministerium bescheidene Änderungen der Privatpilotenausbildung erwogen wurden.

Mit solcher Grobheit kontern die Flieger, wie sie unisono beteuern, weil der Staat sich wieder einmal anschiebe, auch noch die letzten Reste bürgerlicher

Keine hat niedrigere Werte.



0,1 mg Nikotin · 1 mg Kondensat

(Durchschnittswerte nach DIN)

Damit hat Reemtsma No1 nur ein Viertel des Nikotins und ein Zehntel des Kondensats einer durchschnittlichen im Rauch nikotinarmen Cigarette.*

*Die Werte einer durchschnittlichen im Rauch nikotinarmen Cigarette sind 0,4 mg Nikotin und 10 mg Kondensat.

**Reemtsma No1
Weinwürzig im Geschmack.**

Geschäftlich in Bukarest... wohnen im Hotel Inter-Continental



Alle Zimmer mit Balkon sowie Radio, Telefon, internationales Farbfernseh-Programm über geschlossene Hausanlage, Bad/Dusche. Zahlreiche Konferenz- und Banketträume stehen zu Ihrer Verfügung.

Ebenso Audio-Visuelle Einrichtungen, einschließlich Simultan-Übersetzung in 4 Sprachen. Swimming-Pool, Sauna, Solarien, Turnhalle und Massageräume sind selbstverständlich. Buchungen kostenlos über das nächste Inter-Continental Hotel, „Panam“ Agentur oder direkt an Inter-Continental Hotel Bukarest.

Also... aus welchem Grund auch immer Sie nach Bukarest kommen... wohnen Sie im Interconti.

**HOTEL
INTER-CONTINENTAL**



4, Nicolae Bălcescu Blvd.
Bukarest 1 - Romania
Tel. 14 04 00 - 13 70 40
Telex 11541 - 11544

Welche Orgel kaufen ?

Die neue FARFISA-LP
FARFISA's Top Ten

H. G. Wagner stellt das große FARFISA-Heimorgelprogramm vor. Seite A: Vorstellung aller FARFISA-Heimorgeln. Seite B: H. G. Wagner in Concert von Mozart bis Rivers of Babylon.

Für DM 9,- beim FARFISA-Fachhändler oder per Nachnahme bei FARFISA, 5063 Overath.

- Schicken Sie mir Prospekte
 Die LP für DM 9,-

Name _____

Postleitz., Ort _____

Straße _____

Freiheit zu reglementieren, die Freizeitgestaltung. Wohl wahr, nur: Anders als beispielsweise beim Wassersport, wo der Bürokratie in den letzten Jahren auch allerlei Auflagen und Zwiebeleien eingefallen sind, steht im Luftraum tagtäglich das Leben von Unbeteiligten auf dem Spiel, der Passagiere im ständig dichter werdenden Flugverkehr. Und anders als selbst bei sportlicher Reiterei durchs Gehölz, fordern die Geschwindigkeiten moderner Jets, aber auch schon eine mit 300 Stundenkilometern fliegende Sportmaschine ein Höchstmaß an Reaktionsvermögen und Entscheidungsfähigkeit.

Das Gros der Hobbyflieger scheint indessen darauf zu bestehen, wie weiland Immelmann durchs Blaue zu preschen, immer flott drauflos. „Was selbst mich nach zwanzigjähriger Flugerfahrung in die größte Verlegenheit bringt“, sagt Flugkapitän Braunburg, „scheint sich jeder Wochenendpilot ohne weiteres zuzutrauen.“

Und davon gibt es ständig mehr. Alljährlich erwerben an die 2000 Bundesbürger eine Privatpilotenlizenz; rund 25 000 haben sie schon — aber nur eben 2145, meist Berufsflyer von Charter- und Ausbildungsfirmen, verfügen auch über eine Instrumentenflugausbildung, wie sie für Schlechtwetter unerlässlich ist.

Längst ist die Privatfliegerei kein Privileg mehr für Großunternehmer und solvente Manager. Auch Inhaber kleiner und mittlerer Betriebe gewinnen mit einem Privatflugzeug Prestige und Zeit, und Zigtausende teilen sich in den Aero Clubs das vereinseigene Fluggerät. Starten und Landen können sie damit auf den 15 Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik und rund 250 weiteren Flugplätzen zwischen Westerland auf Sylt und Sonnen im Böhmerwald,

nicht zu reden von den Ausflugsmöglichkeiten ins europäische Ausland.

Der Apotheker Rolf Zillikens aus Bad Salzuffen beispielsweise fliegt, weil er mit Freunden Wochenendtouren nach Nizza oder Mallorca machen will. Den Düsseldorfer Notar und ehemaligen Kriegsflyer Hans Kirch aber treibt es nach oben, weil er das Training und die Traditionspflege mit den Fliegerkameraden schätzt. Heinz Rühmann schwelgte gern mit eigener Maschine zu Filmaufnahmen, und Niki Lauda kommt so zügiger zu seinen Autorennen. Privatflieger Franz Josef Strauß erwarb letztes Jahr eine zusätzliche Lizenz für Turboprop-Maschinen und braucht „nun zwanzig Minuten weniger“, um in sein Ferienhaus an der Côte d'Azur zu kommen.

Für jedermann allerdings ist es immer noch ein bißchen teuer, selbst auf dem Gebrauchflugmarkt. Eine viersitzige „Beechcraft“ Baujahr 1966 wird im Fachblatt „Aerokurier“ für immer noch 57 000 Mark angeboten, zweimotorige „Cessna“-Maschinen liegen zwischen 145 000 und 225 000 Mark. Zwar ist eine einmotorige Cessna „Centurion“ neu schon für 200 000 Mark zu haben, aber bei einer Piper „Cheyenne“, zweimotorig und sieben Sitze, sind es dann schon 1,6 Millionen.

Zwischen 100 und 1000 Mark kostet eine Flugstunde, und auch ein Stellplatz im Freien ist unter 200 Mark monatlich kaum zu haben. 3500 bis 5000 Mark sind erst einmal zu zahlen für die Ausbildung an einer der Fliegerschulen des Deutschen Aero Clubs, der über 650 eigene Maschinen verfügt. Bei einer der rund 50 gewerblichen Fliegerschulen kann das, je nach Zahl der Flugstunden, auch auf acht- oder neuntausend Mark kommen.

Im Betrieb dieser Schulen, der gewerblichen wie der klubeigenen, ver-



Fluglehrer Hartmann: „Es wird viel gesündigt in der Privatfliegerei“

muten Kritiker der Privatfliegerei eine wesentliche Ursache für den steten Anstieg der Flugunfälle und der zunehmenden Gefährdung für den Linienverkehr. Sie müßten, sagt Kapitän Braunburg, „strenger überwacht werden“. Gerade jene Schulen, glaubt er, „die Urlaub mit Fliegenlernen verknüpfen, möchten das natürlich als Erholung deklariert sehen und nicht als eine Mordsanspannung, die den ganzen Mann fordert“.

Nicht mal Sport sei das, sagt der erfahrene Privatflieger Hans Schueler: „Man sitzt im Cockpit so bewegungslos wie am Schreibtisch, und gefragt sind ausgeruhte Nerven, hohe Konzentration, ständige Aufmerksamkeit.“ Auch Schueler glaubt, daß der „durchschnittliche Privatflugzeugführer unzureichend ausgebildet und fliegerisch meist unzureichend geübt ist“. Und selbst Erich („Bubi“) Hartmann, erfolgreichster Jagdflieger des Zweiten Weltkrieges und nun Leiter einer Flugschule bei Böblingen, räumt ein: „Es wird viel gesündigt in der Privatfliegerei.“

Mindestens 40 Flugstunden, dazu 80 Stunden Theorie, werden gefordert für die Privatpilotenlizenz, die „PPL“; sie berechtigt, ein- oder zweimotorige Flugzeuge bis zu 5,7 Tonnen Gewicht zu steuern und dabei auch Passagiere mitzunehmen. Ähnlich wie in der Fahrschule werden den Flugschülern Kompendien und Fragenkataloge an die Hand gegeben. Standardwerk ist der „Bodlée“, 250-Seiten-Band eines gleichnamigen Flugexperten, der sein Wissen schon 1937 zu Papier brachte.

Da steht, wie der Pilot sich „in besonderen Fällen“ zu verhalten hat, wenn es brenzlich wird. Ganz einfach scheint es bei Nebel zu sein, dem „schlimmsten Feind des Fliegers“: „Man geht ihm aus dem Weg.“ Bei Regen muß, wegen des Wasserwiderstandes, die Triebwerksleistung um zwanzig Prozent erhöht werden, „Steilkurven sind zu unterlassen“, und zu meiden ist wegen unfreundlicher Turbulenzen „die Nähe großer und leistungsstarker Flugzeuge“.

Der Flugschüler muß die charakteristischen Merkmale etlicher Landschaften beschreiben können („Woran ist der Teutoburger Wald zu erkennen? Etwa 100 km lang, von mehreren Querrillen mit Eisenbahnen unterbrochen, am Fuß Weidewald mit Wacholder“), und er muß wissen, wo „viele kleine Talsperren und Staubecken dicht beieinanderliegen“ („Im Sauerland, südlich des Ruhrgebiets“). Die angehenden Piloten sollen durchstarten können, wenn ihnen eine Piste beim Anflug zu kurz erscheint, sollen Gipfelhöhen abschätzen können und natürlich ruhig Blut behalten, wenn der Motor mal ausfällt.

Profis wie Braunburg glauben, daß all dies nach 80 plus 40 Stunden noch keinen Flieger macht, daß es überdies manche Unternehmen mit dem Lehrstoff nicht so genau nehmen und auch die Beamten des Luftfahrt-Bundesamtes, die die mehrstündigen Schlußprüfungen abnehmen, zu großmütig sind: „In dem Überangebot von Flugschulen müssen sehr viele schwarze Schafe sein.“ Da sei, meint der Flugkapitän, „aus finanziellen Gründen“ die Versuchung groß, „dem Prüfling etwas nachzuhelfen“, weil eben „strengere Schulen nicht den gleichen Zulauf haben wie weniger fordernde Schulen“.

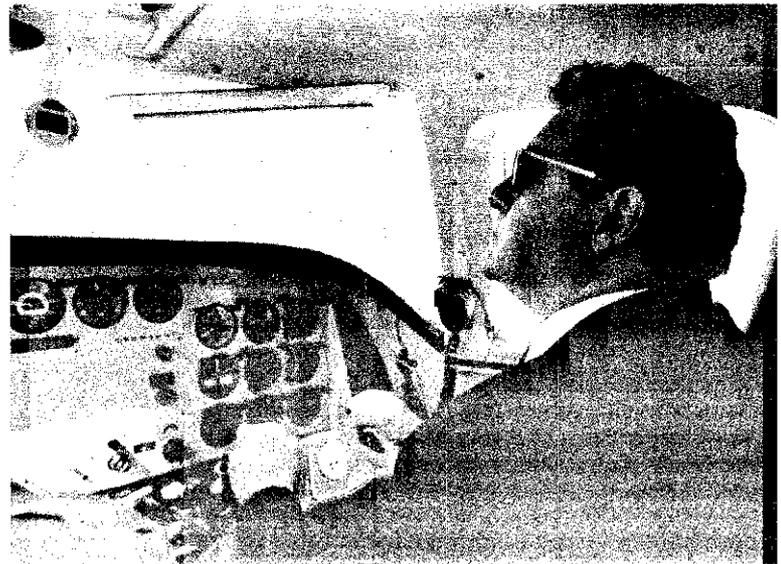
Hans Schueler sagt, daß vor allem die gewerblichen Flugschulen „in der Regel auch den fliegerisch Unbegabtesten durch die Prüfung“ bringen und in der Theorie mitunter nur „ein absolutes Minimum an Lehrstoff“ vermitteln. Jedenfalls müssen in Braunburgs Sicht die Lehrbetriebe, die von Innenministerien der Länder oder auch von Regierungspräsidien zugelassen werden, „strenger überwacht werden“.

Linienpiloten wie er bemängeln nicht nur die zu geringe Zahl der 40 Pflichtstunden für den Anfänger, sondern auch das Limit von 24 Flugstunden, das binnen zwei Jahren erreicht sein muß, um die Lizenz zu verlängern. Hans Schueler hält sogar ein ständiges Training mit etwa 100 Flugstunden je Jahr für geboten.

Übung fehlt auch beim Umgang mit dem Mikrophon. Obwohl das Funksprechzeugnis neuerdings zusammen mit der Fluglizenz erworben werden muß, geschieht es nach den Beobachtungen des Profis Braunburg immer wieder, daß Sportflieger die meist in englischer Sprache gegebenen Anweisungen oder Warnungen der Fluglotsen nicht schnell genug umsetzen oder den Slang im Funkverkehr nicht verstehen. Dann, sagt Braunburg, rufe „der arme

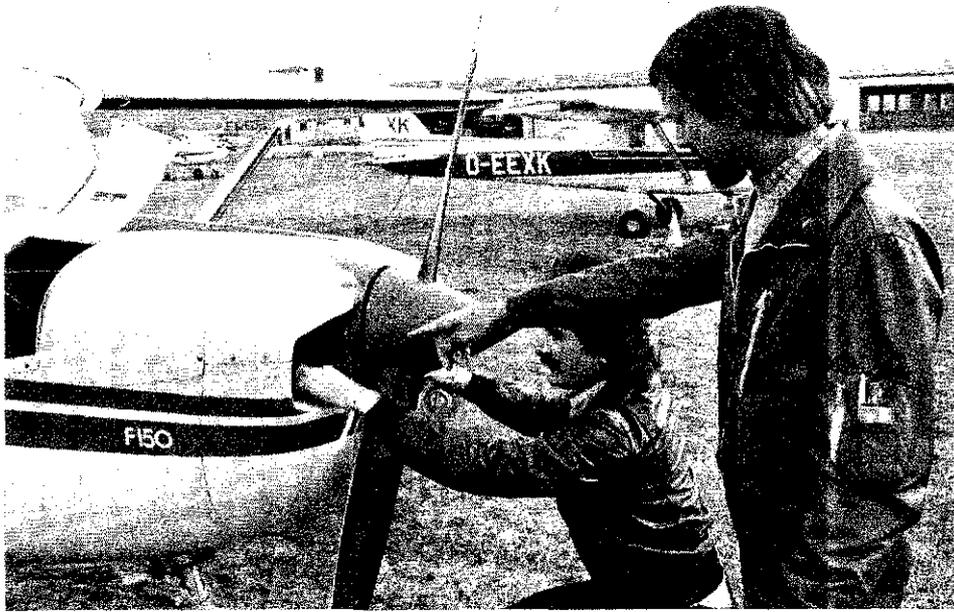


Niki Lauda



Heinz Rühmann, Franz Josef Strauß

Hobby-Piloten: Wie weiland Immelmann durchs Blaue



Fluglehrer, Flugschüler bei Maschinenkontrolle: Unzureichend ausgebildet?



Flugschüler beim Durchchecken: Immer flott drauflos?

Hund von Wochenendler“ immer wieder zurück: „Say again, say again.“

Berufsflieger wie kritische Hobbypiloten aber vermissen vor allem die „in kritischer Lage lebensrettende Ausbildung im Instrumentenflug“ (Castell), halten es, so der Präsident der Pilotenvereinigung Cockpit, Viktor Jauernig, „für unsinnig, daß Verkehrsflugzeuge, die im Luftraum unter 3000 Meter mit Tempo 500 fliegen, noch immer nach Sichtregeln versuchen müssen, Zusammenstöße mit unkontrolliertem Verkehr zu vermeiden“.

„Schuld an vielen Unfällen und near misses“, so Sprecher Hans Stang vom Verband der Flugleiter, „trägt die unter bestimmten Voraussetzungen gefährliche Regel ‚sehen und gesehen werden‘, die seit Jahren von Verkehrspiloten und Fluglotsen gleichermaßen bekämpft wird.“ Blindfliegen jedoch, nur mit Funknavigation, künstlichem Horizont, Höhenmesser und Kompaß, ist kostspielig und kompliziert. Die Aus-

bildung dauert meist lange und kostet bis zu 16 000 Mark — Barrieren, die manchen Privatflieger abschrecken.

Von der Forderung, dann doch wenigstens strikt die Lufträume für Sicht- und Instrumentenflug zu trennen, sind Profis wie Braunburg nicht recht überzeugt: „Wenn dann Privatpiloten so schlecht oder leichtsinnig navigieren, daß sie in Gebiete geraten, in denen sie gar nicht fliegen dürfen, dann nützen diese Vorschriften auch nichts.“

Menschliche Unzulänglichkeit, Mangel an Disziplin — das zählt denn auch in der Sicht vieler Fachleute zu jenen Übeln in der Hobbyfliegerei, denen auch mit mehr Kontrolle nicht beizukommen ist, allenfalls mit geduldiger Erziehung. So geschieht ein Großteil der Luftunfälle nur deshalb, weil die Piloten die sichtlich riskante Wetterlage ignorieren. „Umkehren“, räumt Aero-Club-Sprecher Helmut Hoff ein, „setzt meist mehr Charakterstärke voraus als Weiterfliegen.“

Ein Fleischfabrikant aus Saarbrücken etwa, der Ende März mit drei Freunden einen Vergnügungsausflug nach Ascona in der Schweiz unternommen hatte, startete zum Rückflug, geriet über den Alpen in eine Schlechtwetterfront und blieb seitdem verschwunden, die „Piper Navajo“ stürzte offenbar ab. Die Schweizer Rettungsflygwacht suchte vergeblich nach Wrack und Insassen. Der Privatpilot hatte einen Sichtflug angemeldet, obwohl er auf denkbar ungünstige Witterungs-

und Sichtverhältnisse hingewiesen worden war.

Zwar bestimmt die Luftverkehrsordnung, daß sich auch Privatpiloten rechtzeitig vor Flugbeginn über das Wetter informieren, daß sie gutes Kartenmaterial für den Sichtflug haben, daß sie sich mindestens 150 bis 300 Meter über Grund und 1500 Meter von den Wolken entfernt halten müssen. Doch „da fliegen sie am Sonnabend zu einem Freund nach London oder zur Sonne an die Riviera“, fühlt Sportflieger Castell die Nöte seiner Mitflieger nach, „und am Sonntag kippt das Wetter um — was wollen sie dann machen? Die meisten probieren es eben doch und denken, daß sich auch die Wetterberatung mal irren kann und sie schon durchkommen werden“.

Ungeachtet solch psychologischer Probleme fordern Berufsverbände wie die Vereinigung Cockpit einen neuen äußeren Rahmen für die Privatfliegerei: weitgehende Angleichung an die Ausbildung der Linienpiloten, Standardisierung der technischen und elektronischen Ausrüstung für alle Sportflugzeuge und Funksprechverkehr ausschließlich in englischer Sprache. Ein wenig soll nun auch reformiert werden.

Am 1. April dieses Jahres trat eine vom Bundesrat verabschiedete Änderung der Luftverkehrs-Zulassungsordnung in Kraft. Danach muß ein Drittel der Fluglehrer gewerblicher Lehrunternehmen künftig hauptberuflich tätig sein, nicht aber an den Flugschulen des Aero-Clubs — hier darf mangels Beanstandungen weiterhin auch ausschließlich nebenberuflich unterrichtet werden. Für alle Fluglehrer, ob haupt- oder nebenberuflich, wurde überdies eine Genehmigungspflicht eingeführt, zu erteilen von den Innenministern oder Regierungspräsidenten. Bisher bestand nur eine Meldepflicht.

Gegen das ursprüngliche Vorhaben, nur noch hauptberufliche Lehrer und überhaupt keine Freizeitpiloten oder frühere Kriegspiloten mit Nebenerwerbsstreben zuzulassen, hatte die „Aktionsgemeinschaft Allgemeine Luftfahrt“, die ihre Mitglieder ohnehin verfolgt sieht, mit Erfolg „erhebliche Bedenken“ angemeldet. Die Flieger-Lobby fürchtete „eine drastische Einschränkung“ der Fliegerei in der Bundesrepublik wie die „Existenzvernichtung von Luftfahrtschulen“.

Auch andere geplante Vorschriften erschienen der Sportflug-Lobby „überzogen und praxisfremd“. „Die vollständige Kontrolle, wie sie Lotsen und Cockpit-Vereinigung fordern“, sagt Lothar Alexy, Referent für Flugsicherung beim Deutschen Aero Club, „ist nicht drin.“

Alexy ist auch weiterhin fürs kalkulierte Risiko über den deutschen Flughäfen: „Da muß sich eben der Flugkapitän auch mal umsehen, das ist doch überall so.“