
FRAUEN IM COCKPIT

Manon Kuttel



MATURAARBEIT 2020
GYMNASIUM BIEL-SEELAND
KLASSE 21C
BETREUER : ROGER HILTBRUNNER

1 ZUSAMMENFASSUNG

In dieser Arbeit wird die Geschichte und die Gegenwart der Schweizer Pilotinnen ansatzweise dokumentiert. Ich habe in Zeitschriften und Internetseiten recherchiert, um einen möglichst kompletten Überblick über die wichtigsten Schweizer Luftfahrt-Pionierinnen zu erhalten. Um die jüngeren Entwicklungen zu beleuchten, habe ich vier schweizerische Pilotinnen interviewt und porträtiert: eine Segelflug-Pionierin, die in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts internationale Erfolge feiern konnte, und ausserdem zwei Militärpilotinnen und eine Linienpilotin der SWISS; diese drei Berufspilotinnen sind alle noch aktiv.

2 INHALT

1	Zusammenfassung	2
3	Vorwort.....	5
4	Problemstellung und Methode.....	7
4.1	Frauen im Cockpit: Ein kurzer Blick zurück.....	8
4.1.1	Die Entwicklung in der Schweiz.....	8
4.1.2	Frauen in der Fliegerei auf der ganzen Welt.....	15
5	Portraits der interviewten Pilotinnen	23
5.1	Fanny Chollet.....	23
5.2	Murielle von Büren.....	28
5.3	Gabrielle Ritter.....	32
5.4	Heidi Goetz	38
6	Dokumentation.....	41
6.1	Methode	41
6.1.1	Zum Vorgehen.....	42

7	Diskussion und Schluss	43
8	Bibliographie	46
8.1	Quellen	46

3 VORWORT

Für meine Maturaarbeit habe ich lange überlegt, was für ein Thema ich wählen wollte. Nach vielen Überlegungen und Diskussionen habe ich mich für das Thema “Frauen im Cockpit” entschieden. Ich finde, dass die Rolle der Frauen in der Schweizer Luftfahrt nicht sehr gut dokumentiert ist, und deshalb wollte ich mich über die Schweizer Pilotinnen seit den Anfängen der Fliegerei informieren und den aktuellen Standort einiger Schweizer Frauen im Cockpit durch Interviews entdecken.

Mein Thema hat viel mit meinem Leben zu tun. Die Luftfahrt ist ein Traum für mich. Meine Eltern fliegen beide; sie sind Segelflug-Piloten. Als Kind habe ich viel Zeit auf Flugplätzen verbracht, auch auf Militärflugplätzen, da mein Vater als Milizpilot Militärmaschinen fliegt. Früher flog er die F-5 “Tiger”; er hat sich nun neu orientiert und fliegt jetzt die PC-6, um Fallschirmtruppen abzusetzen. Im Sommer, bevor ich das Gymnasium in Morges anfang, habe ich das Flugvirus bekommen. Angesteckt habe ich mich in den Ferien in Frankreich, wo ich auf mehreren Flügen über die Alpen mitfliegen durfte. In der Luft fühle ich mich frei; ich liebe es, die Welt von oben zu betrachten und leise dahinzugleiten. Aus diesem Grund habe ich mich entschlossen, das Segelflugbrevet zu machen.

Ich möchte allen danken, die mich bei der Recherche und beim Schreiben dieser Arbeit unterstützt haben: einerseits meinem Betreuer, Herrn Hiltbrunner, dann aber auch meiner Deutschlehrerin für die Hilfe beim Schreiben einer gut verständlichen Arbeit, und ausserdem meinen Grosseltern für das Gegenlesen; mein Dank geht auch

an die Interviewten, an Christophe Petitpierre, einen Bekannten, der beim Schweizer Aero Club arbeitet und mir viel geholfen hat bei der Suche nach Artikeln über Pilotinnen in der Aerorevue (die Schweizer Aviatik-Zeitschrift). Mein ganz besonderer Dank geht an jene, welche mir die Kontakte zu den Berufspilotinnen vermittelt haben: an Alexandre Liardet , Kapitän bei der Swiss, der mir das Interview mit Gabrielle Ritter ermöglicht hat, und – last, but not least – an meinen Vater, Didier Kuttel, Milizpilot der Schweizer Luftwaffe; dank ihm könnte ich Fanny Chollet und Murielle von Büren interviewen.

4 PROBLEMSTELLUNG UND METHODE

Für diese Arbeit konzentriere ich mich auf das Thema “Die Frauen in der Schweizer Luftfahrt”. Dabei habe ich zwei verschiedene Spuren verfolgt.

Ich wollte mich einerseits – im theoretischen Teil - auf eine historische Nachforschung begeben, um herauszufinden, wie die Frauen in der Schweiz und in der Welt dieses maskuline Territorium erobert haben. Frauen sind genauso fähig wie Männer ein Flugzeug zu steuern, aber es gab sehr wenige, die sich getrauten. Noch heute sind die Männer im Cockpit in der Überzahl. Ich wollte wenn möglich auch mit einigen Frauen reden, die sich als Pionierinnen in der Sportluftfahrt der Schweiz einen Namen gemacht hatten.

Im zweiten Teil - der praktischen Teil meiner Arbeit – habe ich einige Frauen porträtiert, die Heute als Pilotinnen aktiv sind oder es bis vor kurzen waren. So wollte ich an einigen konkreten Beispielen illustrieren, wie die aktuelle Situation der Pilotinnen in der Schweiz aussieht.

Doch zuerst werfen wir einen kurzen Blick zurück auf die Geschichte der Schweizer Pilotinnen.

4.1 Frauen im Cockpit: Ein kurzer Blick zurück

4.1.1 DIE ENTWICKLUNG IN DER SCHWEIZ

Im November 1912 hat Marie Rudolf-Probst (1865-1941) als erste Schweizerin ihr Flugbrevet erlangt. Sie war die erste Frau in der Schweiz, die als “Aeronautin” - als Heissluftballon-Pilotin – ein Luftfahrzeug pilotieren durfte. Ihr Brevet trug die Nummer 34. Mit ihrem Ballon flog sie unter anderem von Zürich bis nach Annemasse (Frankreich). (Aérovevue 04-1992, S8-9)

Im Jahr 1914 erhielt die Schweizerin Else Haugk ihr Pilotinnenbrevet – allerdings nicht in der Schweiz, sondern in der Hamburger Flugschule. Die Zürcherin war für lange Zeit die einzige Motorflugzeug-Pilotin der Schweiz. Ihr Brevet trug die Nummer 48. (Haugk Else, swissair000.ch)

1925 erwarb die Genferin Emilie Christinet (1903-1933) als erste Schweizer Frau das Fallschirmspringerbrevet. (Jean Claude Caille, Femmes de l’air en région genevoise: de l’aérostation au pilotage militaire, le partage du ciel (1847-2004))

Margaret Fusbahn (1907-2001) schaffte 1928 als erste Frau den Flug über die Alpen. Sie stellte auch einen Höhenrekord auf : Sie erreichte eine maximale Flughöhe von 4900 Metern über Meer. Diese Höhe war zu dieser Zeit aussergewöhnlich, denn man hatte damals nur eine bescheidene Ausrüstung, und auch die Flugzeuge waren weit

vom heutigen Stand der Technologie entfernt. (Wikipedia, Margaret Fusbahn)
(Cathrin Caprez, Mit Schnaps im Gepäck bis nach Kamerun)

In den Dreissigerjahren haben nur wenige Frauen die Flugschulung im Aéroclub Genf abgeschlossen. (Jean Claude Caillez, Femmes de l'air en région genevoise: de l'aérostation au pilotage militaire, le partage du ciel (1847-2004))

Elf Schlatter Muller war die allererste Schweizer Segelfluglehrerin. Mit elf Jahren schon träumte sie vom Fliegen. In der Zeit des Zweiten Weltkriegs war in der Schweiz das Segelfliegen im Gegensatz zu den anderen Flugsportarten erlaubt. Elf wollte fliegen, und um nicht zu warten, bis die Motorfliegerei wieder erlaubt war, machte sie 1943 den Fluglehrerkurs für Segelflugzeuge und wurde die erste Segelfluglehrerin. (Aerorevue, Mai 1969, S.241)

Regula Messner war die zweite Ballonpilotin der Schweiz, nach Marie Rudolf Probst. Ballonfliegen war in ihrer Familie eine gemeinsame Passion. Regula Messner fing 1939, mit 20 Jahren, ihre Ausbildung zur Ballonfahrerin an, musste dann aber bis zum Ende des Krieges warten, bis die Sportfliegerei wieder erlaubt wurde. Im Jahr 1959 erhielt sie endlich ihr Brevet - 47 Jahre nach der ersten Schweizer Ballonfahrerin. (Aerorevue, März 1964, S139-140)

Sonja Hertig-Hüsler war die erste Gletscherpilotin Europas. An einem Tag im Jahr 1953 war sie auf einer Gletschertour, und da sah sie Hermann Geiger, den berühmten Walliser Gletscherpilot, mit seinem Flugzeug auf dem Gletscher, und das hat sie fasziniert. 1955 bekam sie ihr Flugbrevet in Basel, und im gleichen Jahr wollte sie mit Hermann Geiger auf einem Gletscher landen gehen. Sie wurde seine Schülerin, und

sie erhielt 1957 ihr Gletscherpilotinnen-Brevet. (Aerorevue März 1972, S.111)
(Aerorevue Dezember 1980, S. 761)



Sonja Hertig-Hüsler mit ihrem Flugzeug auf einem Gletscher
(<https://notrehistoire.ch/galleries/profession-pilote-des-glaciers>)

Ursula Bühler-Hedinger (1943-2009) flog als erste Frau einen zivilen Jet. Sie lernte in Basel zu fliegen, und ihr Traum war, Linienspilotin zu werden. Die Schlussprüfung wurde ihr aber verweigert - ohne Angabe von Gründen. Ihr Vater, Fritz Bühler, der Technischer Direktor der REGA war, engagierte sie trotzdem als Pilotin für die REGA – die Schweizerische Rettungsflugwacht. So wurde sie die erste Schweizerin, die einen Jet fliegen durfte. Sie bekam 1971 die Qualifikation als Kapitänin und wurde später die erste Fluglehrerin für die Jetpiloten der REGA. Als Fluglehrerin, hat sie

über 2'000 Flugschüler ausgebildet. (QCM Zeitschrift, Ursula Bühler-Hedinger, «über den Wolken») (Wikipedia, Garde Aérienne Suisse de Sauvetage)

Jolantha Neukom Tschudi : Diese Glarnerin fliegt zum ersten Mal als Fünfjährige mit ihrem Vater mit. In die Fünfzigerjahren, als sie 19 Jahre alt ist, meldet sie sich bei der Segelflugschule an. Als Pilotin nahm sie an Wettbewerben teil und konnte sich gut klassieren, und sie wurde eingeladen, der Nationalmannschaft beizutreten. Sie wollte sich ganz der Fliegerei widmen; dafür arbeitete sie als Sekretärin in einer Flugesellschaft. Sie bekam dank dieser Arbeit die Chance, als Hilfspilotin nach Afrika zu fliegen. Sie wurde dann auch Pilotin in ihrer Firma. Sie erzählte von einem Abenteuer: einmal musste sie bei offenem Cockpit nach Mailand fliegen. Zu ihrer Zeit, stellten die Frauen im Segelflug Höhenrekorde auf, die später von Heidi Goetz gebrochen wurden. (Aerorevue, März 1964, S. 138-139)

Margrit Sallaz war zu ihrer Zeit eine der prominentesten Schweizer Segelfliegerinnen. Sie schaffte das Gold-C, das heisst, sie legte eine Distanz von 500 km zurück, war dabei 5 Stunden in der Luft und erreichte einen Höhengewinn von 3'000m - und alles ohne Motor! Sie nahm 1966 an der Schweizermeisterschaft gegen Männer teil, und wurde Siebente von zwölf Teilnehmern in der Standardklasse; es gibt bei den Segelflugzeugen verschiedene Klassen (Klubklasse, Standardklasse, 18m Klasse, Offneklasse); die Segelflugzeuge der Standardklasse haben alle eine Spannweite von 15 Metern. (Aerorevue, Mai 1969, S.239-241)

Heidi Berger (1941) war eine Berufs-Helipilotin. Als sie 17 Jahre alt war, erwarb sie die Lizenz für Privatpiloten (PPL, Private Pilot Licence), und kaum zwei Jahren später

machte sie ihr Helikopterbrevet in Deutschland; mit 19 Jahren (1960) war sie die jüngste Helipilotin Europas. Zu jener Zeit konnte man das Helikopter-Brevet in der Schweiz frühestens mit 20 machen; Heidi Berger wollte nicht warten, und so machte sie das Brevet in Deutschland.

Sie war die erste Frau, die im Helikopter einen Überflug über die Alpen machte, im Jahr 1961. Im Jahr 1964 wurde sie als Berufspilotin bei Aircolor in Chambésy (F) angestellt. (Aerorevue August 1986, S.11-12) (Aerorevue November 1991, S.42-43)

Pierrette Paroz (1945) ist die erste Berufs Helikopterpilotin der Schweiz; sie machte ihr Brevet im Jahr 1977. (Jean Claude Caille, Femmes de l'air en région genevoise: de l'aérostation au pilotage militaire, le partage du ciel (1847-2004))

Bei den Fluggesellschaften mussten die Frauen noch ein paar Jahre warten, bevor die erste Schweizerin im Cockpit sass. 1983 war es endlich soweit, dass Regula Eichenberger als erste Schweizer Pilotin für Crossair arbeitete. Bei Swissair dauerte es noch drei Jahre länger; es war Gabrielle Musi-Luthi (heute Ritter), die als erste Frau das Cockpit einer Swissair-Maschine übernahm. Sie flog noch im 2020 - vor der Covid-19-Krise - als Kapitänin auf Langstreckenflügen. (Aerorevue 11-2015, S.9) (Stephanie Willi, Die ersten Schweizer Pilotinnen)

Christine Künzler startete 1985 als erste Frau mit dem Gummiseilzug auf dem Jungfraujoch. (Aerorevue März 1986, S.25-26)

Yvonne Schwarz (brevetiert im Jahr 1994) war die erste Segelfliegerin, die es in die Junioren-Elite der Schweizer Nationalmannschaft schaffte. (Aerorevue November 2002, S32-34)

Auf der Seite der schweizerischen Militärfliegerei sucht man die Frauen bis 1995 vergebens. Die ersten vier Pilotinnen der schweizer Luftwaffe waren alle als Heli-Pilotinnen tätig, und sie dürften nur "leichte Luftfahrt" fliegen, weil sie Frauen waren. Die Karriere als Kampfjet-Pilotin wurde erst später ermöglicht. Zum allerersten Mal würden 1995 vier Frauen von der Schweizer Luftwaffe engagiert: Ines Meier, Sibylle Meier, Annette Müller und Katja Stucki. (Aerorevue Juni 1995, S.16-23)(Archives RTS, Femmes Pilotes)

Im Jahr 1996 wurde Pascale Schneider ist auf dem Weg um zu Fluglehrerin auf der PC-7 und auf dem Trainings-Jet "Hawk" weden. Sie ist die erste Jet-Pilotin der Schweizer Luftwaffe. Sie erwarb ihr Brevet im Jahr 1999. (Aerorevue September 1996, S.7)

In Januar 1999 nahmen mit Gabrielle Musy-Luthi (heute Ritter) und Claudia Wehrli zum ersten Mal weibliche Captains im Cockpit einer Swissair-Maschine Platz. Unter den 1100 Piloten der Swissair gab es nur 16 Frauen. Claudia Wehrli war seit 1995 Kopilotin bei Swissair gewesen. (Aerorevue März 1999, S.5)

Nicole Hitz ist die erste und bisher einzige Frau, die die Schweizer Juniorenmeisterschaften im Segelfliegen gewonnen hat

(2001). (https://segelflugveteranen.ch/wp-content/uploads/History_JSM_2019.pdf)

Im Jahr 2018 wird die Heli-Pilotin Murielle Von Büren als erste Frau zur Geschwaderkommandantin befördert. Sie erlangt damit als erste Frau das Kommando über eine Einheit der Schweizer Luftwaffe. (Blick : Die jüngste Militärpilotin : «Ich würde auch gratis arbeiten») (SPHAIR : Elle rêvait de devenir astronaute, elle est devenue pilote d'hélicoptère»)

Im gleichen Jahr wird Fanny Chollet die erste Schweizerin, die einen Kampffjet fliegen darf. Sie fliegt die F/A-18 auch als erste Frau ausserhalb des amerikanischen Kontinents. (Le Nouvelliste, Armée: Fanny Chollet, première femme pilote de chasse de l'histoire suisse) (RTS, Fanny Chollet, première femme aux commandes d'un F/A-18 de l'armée suisse) (Swissinfo, La vaudoise Fanny Chollet, première femme aux commandes d'un F/A-18)

Und damit weiten wir unseren Rückblick auf die Geschichte der Frauen im Cockpit aus.

4.1.2 FRAUEN IN DER FLIEGEREI AUF DER GANZEN WELT

Die erste Frau, die ihr Pilotinnenbrevet bekam, war Elisa Deroche (1882-1919), eine Französin. Sie erhielt ihr Brevet im März 1910, als sie 27 Jahre alt war. Sie starb im Jahr 1919 bei dem Absturz eines Prototyps auf einem Testflug mit dem Piloten Barrault. (https://de.wikipedia.org/wiki/Elise_Deroche)

Sie kennen sicher schon Amelia Earhart. Diese Frau lässt uns nachempfinden, wie wagemutig es zu ihrer Zeit war, über lange Distanzen zu fliegen. Ihre Reisen um die Welt haben sie berühmt gemacht, aber sie werfen auch ein Licht auf die Gefährlichkeit der Fliegerei in den Dreissigerjahren. Amelia Earhart ist während ihrer zweiten Weltumrundung im Jahr 1937 verschollen. Sie und ihr Navigator, Fred Noonan, verschwanden vom ersten zum zweiten Juli 1937 auf der schwierigsten Etappe ihrer Reise, zwischen Lae (Polynesien) und den Howland-Inseln in der Mitte des Pazifiks. Zu diesem Flug waren die beiden in einer Lockheed Electra 10E gestartet, einem für diese Epoche ziemlich modernen Flugzeug.

Fünf Monate nach Amelia Earharts Verschwinden hat Jacqueline Cochran in einer Ansprache von ihrer Freundin Folgendes berichtet: «Wenn ihr letzter Flug sie in die Ewigkeit führte, können wir nicht um ihr Verschwinden trauern, sondern nur ihre Bemühungen bereuen. Weil Amelia nicht verloren hat, ist ihr letzter Flug unendlich.»

Jackie Cochran hat danach an vielen verschiedenen Flugwettbewerben teilgenommen und auch neue Rekorde aufgestellt¹. Sie durchbrach auch als erste Pilotin die Schallmauer. (https://de.wikipedia.org/wiki/Jacqueline_Cochran)



Amelia Earhart vor ihrer Lockheed Electra 10E

(<https://www.watchmojo.com/video/id/9083>)

¹ Quelle zu diesem Abschnitt über Amelia Earhart: Moolman 1982, S.132

4.1.2.1 Die Pilotinnen während des Zweiten Weltkrieges²

Im Zweiten Weltkrieg hatten die USA und England zu wenig Piloten. Frauen wurden dennoch nicht zu Kampfpilotinnen ausgebildet, da die staatlichen Autoritäten sie für diese Aufgabe als zu “schwach” oder als nicht intelligent genug betrachteten.

In Deutschland und Russland dagegen wurden die Frauen schon als Pilotinnen in der Luftwaffe integriert, aber nicht an der Front eingesetzt. Ihre Aufgabe als Pilotinnen bestand zum Beispiel darin, die Flugzeuge von den Flugzeugwerken an die Front zu bringen. Einige, wie etwa die berühmte und von Hitler mit dem Eisernen Kreuz Erster Klasse ausgezeichnete Hanna Reitsch, die sich nie wirklich vom Nationalsozialismus distanzierte, machten aber auch Testflüge mit komplizierten, neu entwickelten Flugzeugen der Luftwaffe der Nazis. Hanna Reitsch war die erste Frau, welche einen Helikopter und einen Jet flog, beides Entwicklungen deutscher Ingenieure.

In allen diesen Fällen dürften Frauen nicht an den Kampfhandlungen teilnehmen, denn sie hatten den Status von Zivilisten.

² Quelle zum Kapitel über die Pilotinnen im Zweiten Weltkrieg: Moolman 1982, S.135-160.

Auf der anderen Seite erhielten die Sloweninnen einen militärischen Rang, und sie wurden auch im Kampf eingesetzt. (Moolman 1982, S.136)

Diese Länder waren die einzigen, die am Anfang des Krieges bereits Frauen in den Reihen ihrer Luftwaffe aufnahmen.

In Frankreich wurde ein Frauengeschwader gegründet, aber nie entsendet. (Moolman 1982, S.136)

Die englischen und amerikanischen Pilotinnen wurden erst eingesetzt, als die Lage verzweifelt war, und auch da nur, um die Militärflugzeuge von Punkt A nach Punkt B zu überführen. Von 1943 an wurden die englischen Pilotinnen endlich ernst genug genommen, so dass man sie auf allen Typen der Royal Air Force einsetzte, um den Männern zu Hilfe zu kommen, aber sie wurden nie im Kampf eingesetzt und haben stattdessen immer Transporte und andere unterstützende Einsätze gemacht. (Moolman 1982, S135-136)

Die erste Pilotin, die Kampfeinsätze flog, war die Türkin Sabiha Gökçen. Als Kind war sie von Kemal Atatürk adoptiert worden, den türkischen Staatschef in den Zwanziger- und Dreissigerjahren. Atatürk bemerkte das Interesse seiner Tochter für die Aviatik; daher schrieb er sie in einer zivilen Flugschule ein. Danach machte sie die Pilotenausbildung in der türkischen Luftwaffe. Als Militärpilotin flog sie 1937 Kampfeinsätze gegen Rebellen. (Moolman 1982, S.137)

4.1.2.2 Frauen in der Aviatik heute und auf der ganzen Welt : Statistiken

Noch heute sind Frauen in der Aviatik eine Minderheit. Es gab im Jahr 2014 ungefähr 650'000 Linienpiloten. Davon waren nur 7% Frauen. Finnland hatte mit 12% den höchsten Anteil von Frauen in der Zivilluftfahrt, Frankreich folgte mit 7,6%. In der Ausbildung zur Linienpilotin standen in den USA 12% Frauen, 8,8% in Nigeria, 12,5% in Indien und 12,9% in Japan. (Internetseite "Gender Gap Grader : Airline Pilots"; 2014; <http://gendergapgrader.com/studies/airline-pilots/>)

In den USA gibt es mehr und mehr Frauen, die Pilotinnen werden. 2019 gab es in den Vereinigten Staaten über alle Kategorien (Linienpilotinnen, Sportpilotinnen, usw.) ungefähr 52'740 Pilotinnen, das heisst 7,9% aller Piloten; der Anteil der Frauen in der Luftfahrt der USA ist über die Jahre gestiegen : 2010 waren nur 6,73% aller amerikanischen Piloten Frauen, und im Jahr 2000 lag ihr Anteil bei nur 5,69%. (WAI [2019], Current Statistics of Women in Aviation Careers in U.S. <https://www.wai.org/resources/waistats> WAI, Women in Aviation)

Eine Statistik von 2019 kommt auf ähnliche Zahlen wie jene von 2014 (s. oben): Es gibt auch im 2019 nur wenige Pilotinnen in der zivilen Luftfahrt; der Weltweite Frauenanteil liegt bei 5,07%. In diesen bekannten Airlines gibt es die meisten Pilotinnen : für Flybe und Luxair liegt der Frauenanteil bei 10%, für Air France bei 8%; United Airlines weist einen Anteil von 7,5% auf, bei Lufthansa sind es 6%, bei Eurowings, Easyjet und SWISS etwa 5%. (Flug.de [August 2019]: <https://www.xn-->

<https://www.flyger.de/news/frauen-im-cockpit-bei-diesen-airlines-gibt-es-die-meisten-pilotinnen-26082019/>)

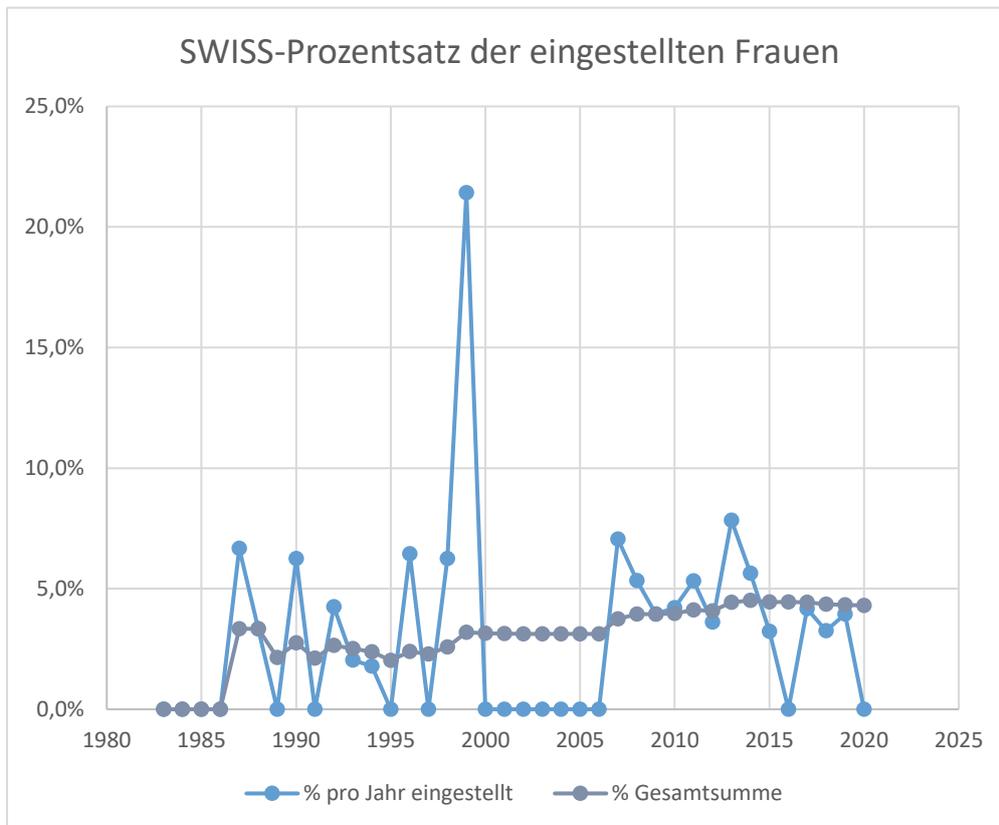
Es ist klar : Frauen im Cockpit sind nach wie vor eine Minderheit, zum Teil, weil sie früher diskriminiert wurden, da man dachte, dass eine Frau nicht fähig sei, ein Flugzeug zu steuern, und auch, weil Frauen weniger an der Luftfahrt interessiert waren als die Männer. Aber die Welt hat sich verändert, und heute sind Frauen in der Aviatik überall willkommen, auch in der Schweiz, in der die Emanzipation der Frauen bekanntlich nicht sehr schnell vorankam.

4.1.2.3 Frauen In der Aviatik heute in der Schweiz : Statistisches

Ich könnte zum Glück auf die Statistiken des BAZL zugreifen, welche die Zahl der Piloten und Pilotinnen für das Jahr 2019 und davor ausweisen, wobei auch das Geschlecht angegeben wird. Nach meiner Berechnung ergibt sich, dass in der allgemeinen Fliegerei in der Schweiz die weiblichen Piloten ungefähr 6% ausmachen, und nach meiner Berechnung sind es bei den Segelfliegerinnen nur gerade 4%, was nach meiner Meinung ein sehr, sehr tiefer Anteil ist. (BAZL, PDF: Statistic of flight personnel 2019) (Email von BAZL mit der Anzahl Frauen)

Anzahl Pilotinnen bei SWISS und Swissair

Ich habe von einem SWISS-Piloten eine Tabelle bekommen mit der Anzahl der Pilotinnen, welche für diese Luftfahrtgesellschaft arbeiten.



Wir können aus dieser Grafik von Swissair und ihrer Nachfolgesellschaft SWISS den Prozentsatz der bei diesen Gesellschaften eingestellten Frauen entnehmen. Die Grafik zeigt für jedes Jahr den prozentualen Anteil der Frauen, die eingestellt wurden (in Prozent von allen eingestellten Personen). Wir sehen, dass erst ab 1986 Pilotinnen engagiert wurden, und danach wurden es mehr und mehr, mit Unterbrüchen in einigen Jahren, vor allem von 2000 bis 2006 (hellblaue Linie).

Die zweite Linie – die graue - zeigt den Prozentanteil der Pilotinnen an der Gesamtsumme der Piloten, die bei Swissair und danach bei SWISS eingestellt waren, und dieser Anteil bleibt zwischen 2 und 4,5 Prozent. Der Anteil der Pilotinnen ist also auch bei der heutigen SWISS ziemlich gering.

Bei dieser Grafik entsteht ein Problem : sie zeigt nur die neu eingestellten Pilotinnen; wann sie pensioniert werden, das wird in der Grafik nicht gezeigt.

Aus dieser Grafik können wir aber als sichere Angabe entnehmen, dass Frauen bei der Swissair ab 1986 auch als Pilotinnen angenommen wurden. Es gab Jahre, wo keine Frauen neu angestellt wurden; das sind die Jahre, in denen es nur sehr wenig oder gar keine Anstellungen von neuen Piloten gab. Daraus können wir schliessen, dass die Frauen immer dann angestellt wurden, wenn der Bedarf an zusätzlichen Piloten stieg; trotzdem ist der Anteil der Pilotinnen immer sehr tief im Vergleich zu demjenigen der Männer.

5 PORTRAITS DER INTERVIEWTEN PILOTINNEN

5.1 Fanny Chollet

Fanny Chollet ist die erste Schweizer Kampffjet-Pilotin. Sie fliegt die F/A-18 in der 18. Staffel.

Ich habe das Glück gehabt, sie interviewen zu können, um sie für diese Arbeit zu porträtieren.

Fanny Chollet ist mit einem Linienpiloten als Vater aufgewachsen; er hat sehr viel von seiner faszinierenden Arbeit erzählt, vor allem von den Entdeckungen und Begegnungen, die er bei seinen “Layovers” – den Zwischenhalten - in anderen Ländern gemacht hatte.

Aber es war erst im Jahr 2010, am Ende ihrer Ausbildung am Gymnasium, dass Fanny Chollet sich ernsthaft für Aviatik zu interessieren begann. Vor dem Abschluss der Matura fragte sie sich, was sie beruflich werden wollte. Sie entdeckte den Beruf des “Militärpiloten” und alle die Facetten, die dieser Beruf umfasst, und sie wusste, dass dies der Beruf für sie war.

Sie nahm nach dem Gymnasium am Kurs SPHAIR teil und machte auch ihre PPL (Privat Pilot Licence), das Flugbrevet auf kleinen Motorflugzeugen. Und dann ging sie zur Armee und leistete ihre Diensttage in Payerne als Technikerin für die F/A-18.

Am Ende ihrer Dienstzeit absolvierte sie das Training, um die ATPL, also die Fluglizenz für Linienpiloten, zu bekommen, und sie machte an der ZHAW (Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften) ein dreijähriges Studium in Aviatik. Das alles war nötig, um in die Schulung zur Militärpilotin aufgenommen zu werden; heute ist es nicht mehr so kompliziert. Sie trainierte zuerst auf der PC-7 und auf der PC-21, den Trainingsflugzeugen der Schweizer Luftwaffe, und erwarb das Brevet als Militärpilotin, und dann brauchte sie noch ein Jahr Training auf der F/A-18. Heute ist sie “Flügelmann³” (oder eher “Flügelfrau”) in der 18. Staffel der Schweizer Luftwaffe und macht auch noch die Ausbildung zur PC-7- Fluglehrerin.

Fanny Chollet hat heute – Stand Frühling 2020 - ungefähr 1’200 Flugstunden.

Sie liebt an ihrem Beruf, dass er so viele verschiedene Facetten hat und dass die Arbeit jeden Tag anders ist. Jeder Flug ist anders als der vorherige, und es gibt nie zweimal den gleichen Flug, denn es ist nie perfekt, und man kann sich immer noch

³ Es gibt in einer Kampfstaffel zwei Positionen: Den Wingman (Flügelmann) und den Leader. Der Leader kommandiert die Wingmen.

verbessern und jeden Tag etwas neues lernen. Diese Arbeit gefällt ihr sehr; es ist genau das, wovon sie als Jugendliche geträumt hatte.

Für ihre Zukunft hofft sie, dass sie möglichst lange fliegen kann, aber sie will auch Fluglehrerin auf der PC-7 werden. Langfristig will sie zum Leader⁴ (oder besser : zur Leaderin) einer Staffel befördert werden, und sie will auch noch ihre Kenntnisse im technischen Bereich vertiefen.

Für die Piloten und Pilotinnen der F/A-18 gibt es niemals zwei gleiche Tage; aber es gibt zwei verschiedene Aufgabenbereiche, die festgelegt sind :

Entweder arbeiten die Piloten im Tagesdienst; dabei absolvieren sie zwei Trainingsflüge pro Tag, ergänzt um viele Briefings und um die Analyse der Flüge.

Oder sie sind zum PA24⁵- Dienst eingeteilt, also zum Luftpolizeidienst; dabei haben sie immer für drei Tage einen Einsatzplan, der sie verpflichtet, auf der Luftwaffenbasis zu leben, so dass sie so schnell wie möglich eingreifen können für den Fall, dass ein Flugzeug unerlaubterweise in den Schweizer Luftraum eindringt

⁴ Der Leader führt die Wingmen, also die Flügelmänner und -frauen. Ein Pilot fängt immer als Wingman an und kann durch eine Zusatzausbildung zum Leader aufsteigen.

⁵ Luftpolizeidienst, mit Einsatzbereitschaft rund um die Uhr.

oder in Schwierigkeiten Gerät. Dank dem Bereitschaftsdienst können die Piloten sehr schnell starten, so dass sie in einer Viertelstunde in der Luft sind, um ein Flugzeug abzufangen oder zu begleiten. Im Normalfall, also dann, wenn sie nicht eine Live-Mission machen müssen, absolvieren die Bereitschafts-Piloten einen Trainingsflug pro Tag.

Nach Fanny Chollets Meinung ist ein Nachteil ihres Berufs, dass er eine große persönliche Investition erfordert und dass man auch sein Privatleben einschränken muss, um flexibel zu sein. Die Tatsache, dass es in diesem Berufsfeld für alles und jedes mehr und mehr vorgeschriebene und standardisierte Verfahren gibt, ist aus ihrer Sicht ein weiterer genereller Nachteil.

Um den Beruf des Militärpiloten ausüben zu können, muss man widerstandsfähig sein gegen Stress und Druck. Fanny Chollet sagte, dass sie in ihrer Ausbildung zur Pilotin gelernt habe, diesen Stress und Druck auszuhalten. Sie hat dabei auch ihre Fähigkeit zur Selbstführung – oder, wie man auch sagen kann, zum Selbstmanagement - gestärkt.

Fanny Chollet findet, dass es sehr eigenartig ist, die erste Kampfjetpilotin zu sein; in ihren Augen war es einfach nur ein glücklicher Zufall, dass sie diesen Beruf als erste Frau in der Schweiz ausüben darf. Sie findet dass die grosse Aufmerksamkeit der Medien für ihre Person unfair gegenüber ihren Kollegen ist, die sich genauso viel wie sie anstrengen mussten, um Militärpilot zu werden.

Sie sagt auch, dass sie niemals in der Ausbildung anders behandelt wurde, weil sie eine Frau ist, und dass das auch heute so ist. Manchmal, bei Veranstaltungen der

Schweizer Luftwaffe im Ausland, seien einige Piloten aus anderen Ländern überrascht, eine Frau im Cockpit einer F/A-18 zu sehen; sie erhalte aber nur positive Reaktionen.

Sie wünscht sich, in ihrem Beruf weiterhin immer besser zu werden, und sie denkt, dass es gut wäre, wenn es überall in der Welt eine Normalisierung der Geschlechterrollen gäbe, so dass man das Bild der Frau als Köchin und Hausfrau hinter sich lassen würde.

Fanny Chollet gibt jungen Frauen, die einen Beruf in der militärischen Aviatik ausüben möchten, den Rat, an ihre Träume zu glauben.



Fanny Chollet, vor einem F/A-18 Jet.

<https://www.lenouvelliste.ch/articles/suisse/armee-fanny-chollet-premiere-femme-pilote-de-chasse-de-l-histoire-suisse-821407?image=1>

5.2 Murielle von Büren

Murielle von Büren ist die erste Geschwaderkommandantin in der Schweiz. Sie kommandiert das fünfte Helikopter-Geschwader in Payerne.

Als Murielle 12 Jahre alt war, war ihr Traum, Astronautin zu werden. Ihr Onkel hatte ihr gesagt, dass sie den gleichen Weg nehmen solle wie Claude Nicollier, der bisher einzige Schweizer Astronaut : Am Anfang sollte sie Zivil- oder Militärpilotin werden und dann Astrophysik studieren. Sie stellte sich dem Auswahlverfahren, um Pilotin zu werden, und war erfolgreich. Auf ihrem ersten Flug steckte sie sich mit dem Flug-Virus an, und sie wusste von diesem Moment an, dass sie Pilotin werden wollte.

Als sie 18 Jahre alt war, musste sie zwischen der Zivillfiegerei und der Militärfliegerei wählen. Sie entschied, Linienpilotin zu werden, denn der Zugang zur zivilen Luftfahrt war zu dieser Zeit für eine Frau leichter und weniger riskant.

Das Grounding der Swissair im Jahr 2001 liess ihre Träume zerbrechen. Sie wurde Lehrerin und flog in ihrer Freizeit weiterhin viel, aber nur zum Vergnügen.

Ein Freund, der die Auswahl für die Ausbildung von Piloten und Pilotinnen machte, erzählte ihr von der grossen Freude, die er am Fliegen mit der PC-7 hatte, und das hat Murielle motiviert. Sie machte aus diesem Grund eineinhalb Jahr Militärdienst, um Leutnant zu werden und dann ihr Glück im Auswahlverfahren zur Pilotenausbildung zu versuchen; sie hatte Erfolg. Bevor sie Militärpilotin wurde, machte sie ihre Lizenz

als Pilotin in der kommerziellen Luftfahrt; das war möglich dank einer Abmachung zwischen der Luftwaffe und SWISS.

Murielle Von Büren fing mit der Fliegerei aus Freude an; sie machte ihr erstes Brevet im Jahr 1999. 2007 erhielt sie die ATPL (Airline Transport Pilot Licence), und endlich, im Jahr 2009, hielt sie ihr Militärpilotinnenbrevet in der Hand.

Sie musste sich dann entscheiden, ob sie Jets oder Helikopter fliegen wollte. Sie entschied sich für die Helikopter, weil sie die Teamarbeit immer sehr interessant fand, aber auch, weil die Arbeit mit dem Helikopter mit weniger Briefings verbunden war und mehr fliegerisches Feingefühl erfordert.

Sie hat inzwischen ungefähr 3500 Flugstunden, davon 2000 auf Helikoptern im Militär -stand Frühling 2020-.

Das Fliegen mit dem Heli bringt ihr sehr viel, aber es verlangt ihr auch viel ab. Sie muss immer antizipieren, sie muss flexibel und stets einsatzbereit sein, aber auch klar strukturiert arbeiten.

Als Geschwaderkommandantin nimmt Murielle an vielen Konferenzen teil; sie gibt oft Interviews und erhält viele Anrufe, und sie macht für das Geschwader viel Planungsarbeiten.

Ein normaler Arbeitstag sieht für sie und ihre Kollegen so aus : die Einsätze ändern jeden Tag; es kommt darauf an, was die Armee gerade braucht : Das kann ein Truppentransport sein, ein VIP-Transport, ein Löscheinsatz bei einem Waldbrand, ein Rettungseinsatz - im militärischen Jargon : eine SAR-Mission (Search And Rescue) -,

aber auch Missionen im Kosovo⁶, Einsätze in Koordination mit der Polizei, Transporte von Lasten und Fracht, und Einsätze im Rahmen des Grenzschutzes.

Für Murielle von Büren bietet ihr Beruf viele Vorteile : Die Arbeit ist sehr vielfältig, sie hat sehr viel Kontakt zu den Menschen, für die sie ihre Leistungen erbringt; sie hat auch einen intensiven Austausch mit ihren Kollegen, und sie arbeitet viel im Team. Ausserdem übernimmt sie gern Verantwortung. Ein Nachteil ist, dass es in ihrem Beruf ein hohes Unfallrisiko gibt. Und ihre Arbeit verlangt ihr viel ab; sie ist oft weg von zu Hause, und sie muss sehr flexibel sein.

Auch diese Pilotin wünscht sich, möglichst lange fliegen zu können. Im 2021 wird sie Instruktorin für die zivile Luftfahrt werden; dann wird sie SPHAIR-Kurse erteilen. Heute fliegt sie (als Hobby) nur, um genug Flugstunden zu haben, damit sie ihr Brevet behalten kann, aber als sie jünger war, flog sie so oft wie möglich.

In der Luftwaffe fühlte sie sich als Frau nicht anders behandelt als ihre männlichen Kollegen. Aber sie erinnert sich, dass die Männer in der Rekrutenschule gleich viele Schwierigkeiten hatten wie sie. In der Offiziersschule dagegen war sie dann mit einigen Schwierigkeiten konfrontiert, und sie versuchte, gewisse Vorurteile zu entkräften. Bei ihrer Arbeit stellt sie in der Schweiz keine Sonderbehandlung fest, aber

⁶ Im Kosovo unterstützt die Schweizer Luftwaffe die Peace Support Operations (Friedensfördernde Operationen) durch Transporte, Interventionen und Aufklärungsflüge.

das sieht anders aus bei Einsätzen in Ländern, wo die Frauen nicht die gleichen Rechte haben wie die Männer.

Als Murielle von Büren bei der Schweizer Luftwaffe anfang, gab es noch keine Teilzeitstellen; inzwischen hat man die Möglichkeit von Teilzeitarbeit eingeführt, und das findet Murielle von Büren positiv.

Der Rat, den sie einer jungen Frau geben würde, die Pilotin werden will : Sie soll nicht aufgeben, sie soll fest daran glauben, dass sie ihr Ziel erreichen kann.



Murielle von Büren vor einem Militär-Helikopter

(<https://www.sphair.ch/sphair/fr/reportage-helipilotin>)

5.3 Gabrielle Ritter

Gabrielle Ritter (früher Gabrielle Luthi-Musy) ist die erste Frau, die bei der Swissair als Pilotin angestellt wurde, und zwar im Jahr 1987. Sie erklärte mir, dass es einem Glücksfall zu verdanken war, dass sie die erste Pilotin bei dieser Fluggesellschaft wurde. Sie hatte am Radio gehört, dass die Swissair erstmals eine Pilotin angestellt hatte, aber sie erfuhr erst später, dass damit sie selbst gemeint war. Ihre Anfänge im Cockpit waren aus ihrer Sicht sehr speziell. Sie stand unter starkem Druck, einen guten Eindruck zu machen, damit sie als gleichwertig wie die männlichen Piloten betrachtet wurde. Gleichzeitig war sie auch sehr stolz, dass sie diese Position erreicht hatte.

Gabrielle Ritter träumte schon als Kind vom fliegen; sie las sehr viele Bücher über Flugzeuge. Mit 17 machte Sie einen Sprachaufenthalt in Kalifornien, und wohnte dort in der Nähe eines Flugplatzes. In ihrer High School belegte sie einen Aviatik-Kurs. Zurück in der Schweiz machte sie die Ausbildung zur Fluglotsin.

Als 1984 in der Schweiz der Zugang zum Cockpit von Linienflugzeugen für die Frauen geöffnet wurde, hat sie die entsprechende Ausbildung gemacht; 1987 erfüllte sie sich ihren Traum und wurde Linienpilotin.

Ihren allerersten Flug hatte sie erst mit zwölf Jahren erlebt – es war ein ganz normaler Ferienflug. Später, als sie in den USA war, bekam sie die Möglichkeit, auf Sportflugzeugen mitzufliegen; das hat ihr sehr viel gebracht.

Fliegen ist für sie eine Passion; sie liebt die Freiheit, und sie liebt es einfach, in der Luft zu sein. Sie liebt es auch, immer wieder mit einer neuen Crew zu arbeiten, denn in den Besatzungen der Linienjets hat es immer sehr interessante Menschen. Und was sie auch schätzt, sind die vielen verschiedenen Aspekte ihrer Arbeit.

Sie hat ihren ersten Soloflug 1982 während ihrer Fluglotsenausbildung gemacht; damals mussten alle Fluglotsen als Teil der Ausbildung eine Privatpilotenlizenz erwerben. Für sie war ihr erster Soloflug nach eigenen Worten «Super geil!»; damit war ihre Leidenschaft für das Fliegen endgültig geweckt.

Nach dem Abschluss ihrer Ausbildung zur Fluglotsin hatte sie also die Fluglizenz als Privatpilotin; und danach fing sie an, sich zur Pilotin für die kommerzielle Luftfahrt auszubilden. Bei der Swissair war sie am Anfang Kopilotin auf der MD-80 und der MD-11, und dies zwölf Jahre lang; dann flog sie als Kapitänin zuerst auf der A320 und später auf der A330-340.

Sie sagt dass ihr Austauschjahr in Kalifornien sehr wichtig war für sie – wegen der ersten Einführung in die Aviatik, aber auch wegen der englischen Sprache, die in der Luftfahrt sehr wichtig ist.

Heute kommt sie langsam ans Ende ihrer Laufbahn als Berufspilotin; sie hat seit ihren Anfängen ungefähr 17'000 Stunden in der Luft verbracht.

An ihrem Beruf liebt sie, wie gesagt, den Austausch mit den Kolleginnen und Kollegen und den Umstand, dass sie immer wieder mit neuen Teams zusammenarbeitet. Was sie nicht mag, ist die Entwicklung, dass die Reglementierung

der Luftfahrt mit den Jahren immer strikter geworden ist; besonders die Sicherheits-Checks werden immer strenger. Sie mag auch die strikten Einreiseformalitäten nicht, da sie auf den langen Strecken fliegt und über Nacht immer Zwischenstopps einlegen muss. Für sie war das Fliegen als Kopilotin anfangs schwierig, weil die männlichen Kapitäne hohe Erwartungen an sie hatten. Nach einer guten Landung wurde sie allerdings mit Respekt behandelt, als vollwertige Pilotin, nicht bloss als «Frau im Cockpit». Heute arbeiten alle Piloten, egal, ob Frauen oder Männer, unter den gleichen Bedingungen.

Als Gabrielle Ritter anfing, war das Fliegen noch sehr analog, und es war auch viel Handwerk dabei. Heute sind die Flugzeuge viel moderner und sie haben vor allem sehr viele digitale Instrumente. Die Pilotinnen und Piloten arbeiten heute viel mit dem Autopiloten. In schwierigen Situationen kommt es aber immer noch auf das fliegerische Können der menschlichen Piloten an.

«Das Fliegen ist eine Lebensschule.» Beim Fliegen entwickelt man viele gute Eigenschaften, und man lernt dabei immer etwas Neues, das manchmal auch mit dem gewöhnlichen Leben zu tun hat.

Für Gabrielle Ritter ist es nach wie vor ein Erfolgsmoment, wenn sie nach einem schönen Anflug eine tadellose Landung macht und wenn alles klappt in der richtigen Zeit; dann ist für sie als Pilotin alles perfekt. Sie liebt es auch, Überflüge zu machen, Anflüge und spezielle Flüge; das sind immer ganz besondere Erlebnisse; aber jeder Flug ist einzigartig, denn die Umstände sind immer anders : das Wetter, der

Abflugort, der Ankunftsort, die Kollegen, mit welchen sie fliegt (die Crew wechselt immer von einem Flug zum nächsten), usw.

Ihren Beruf empfindet sie als sehr spannend und befriedigend; er ermöglicht ihr Erfolgserlebnisse und er fasziniert sie durch die Kombination von Technik und Natur.

Wenn sie nicht mehr fliegen könnte, würde sie vor allem die Teamarbeit vermissen, und die Tatsache, dass sich die immer neuen Besatzungen immer so schnell zu echten Teams entwickeln.

Nach 34 Jahren in der Luftfahrt kommt Gabrielle Ritter langsam an das Ende ihrer Karriere.

Als Langstreckenpilotin macht sie von der Schweiz aus monatlich drei bis fünf Flüge. Sie fliegt mit der A330-340 nach Newark, Dubai, New York, Delhi, und so weiter.

Einen typischen Flugtag gibt es nicht, aber einen gewissen Rahmen schon.

Langstreckenpiloten fliegen an ihre Destination, haben danach einen Aufenthalt von 1 bis 3 Tagen in der Destination, und dann fliegen sie wieder zurück. Zum eigentlichen Flug kommen weitere Aufgaben dazu : die Pilotinnen und Piloten haben verschiedene Briefings, z.B. ein Briefing mit der Crew und Briefings ums Wetter, und sie müssen vor jedem Flug den technischen Zustand des Flugzeugs kontrollieren.

Gabrielle Ritter genießt die Abwechslung durch die Unregelmässigkeit ihrer Arbeit, aber die Unregelmässigkeit macht ihr Leben auch kompliziert, weil sie ihren Arbeitsplan nicht viel im Voraus kennt. So ist es für sie schwierig, ihr soziales Leben zu organisieren.

Sie ist relativ resistent gegen Druck und Stress; diese Eigenschaft braucht man als Pilot oder Pilotin. Sie sagt auch, dass man in der Flugschule lernt, Druck und Stress zu minimieren.

Gabrielle Ritter denkt, dass die Gleichwertigkeit der Geschlechter im Cockpit Heute sehr gut verwirklicht ist, nicht mehr wie damals, als manche Passagiere nicht einsteigen wollten, wenn eine Frau im Cockpit sass.

Gabrielle Ritter sagt, dass jeder, der Pilot werden will, vor der Pilotenausbildung eine andere Ausbildung machen sollte, denn man wisse nicht, was alles passieren könnte; es könnte Krisen geben oder den Konkurs der Firma oder einen wirtschaftlichen Einbruch bei der gesamten Luftfahrt. Eine Ausbildung in einem anderen Beruf sei deshalb als Absicherung nützlich. Aber junge Menschen sollten alle Möglichkeiten nutzen, um sich auf die Pilotenlaufbahn vorzubereiten, wie z.B. SPHAIR, und sie sollten auch flexibel sein.



Gabrielle Lüthi-Musy (Ritter) im Cockpit einer MD-80 (<https://blogs.ethz.ch/digital-collections/2018/03/29/die-ersten-schweizer-pilotinnen/>)

5.4 Heidi Goetz

Heidi Goetz ist eine Segelflug-Pionierin. Sie hat an drei Weltmeisterschaften teilgenommen.

Schon als kleines Mädchen hat sie vom Fliegen geträumt. Sie hat mit ihren Eltern nie über diesen Traum geredet, weil sie dachte, sie würden dagegen sein. Sie ist erst viele Jahre später zum ersten Mal geflogen, als eine Bekannte, die bei der Swissair in der Piloten-Ausbildung war, sie zu einem Flug einlud. Dieser Flug hat ihre Begeisterung für das Fliegen wieder geweckt.

Dann ging sie mehrmals auf den Flugplatz Speck, auch wann sie mit dem Flugplatz-Chef in einer Jodel fliegen dürfte, liess er sie selber steuern. Aber ihr alter Traum, den ihre Eltern nicht unterstützt hätten, war das Segelfliegen. Einmal war sie mit ihrer Familie in der Nähe des Flugplatzes von Schänis am Blumenpflücken, und da sah sie den Windenstart eines Segelflugzeugs und wollte mitfliegen. Man lud sie auf einen Flug ein. Während diesem Flug hat es zwar geregnet, aber sie war trotzdem begeistert.

1966 fing sie an, sich in Büchern über das Fliegen zu informieren, und sie begann ihre Ausbildung. Als ihr Mann eines Tages einen Zettel mit der Telefonnummer ihres Fluglehrers fand, war er nicht gerade begeistert. Er dachte, dass sie verrückt geworden sei, denn sie und ihr Mann hatten zwei Kinder. Um Pilotin zu werden, musste sie viele Hürden überwinden, so z.B. die Kommentare und die kritischen Bemerkungen von Männern. Am Ende des Jahres 1966 erwarb sie auf dem Flugplatz Schänis trotzdem ihr Brevet.

Sie war bei ihrem Wunsch, fliegen zu lernen, durch einige weibliche Vorbilder inspiriert, so z.B. durch Hanna Reitsch, die bereits erwähnte deutsche Pilotin, die viele Segelflugrekorde aufgestellt hatte und von der Heidi Goetz auch bei einem Weitenrekordversuch übertroffen wurde.

Heidi Goetz flog die Flugzeuge der Typen S-18, Ka6, Ka8 und Libelle, und am meisten die LS4.

Sie flog viel: Zwischen 1966 und 2007 kam sie auf ungefähr 4'700 Flugstunden.

Wenn sie flog, liebte sie den Flug in der Welle⁷, denn sie war von dieser Art des Fliegens fasziniert. Oben in der Welle ist es ganz ruhig und unglaublich schön.

Am wenigstens mochte sie beim Segelfliegen die Vorbereitung, denn diese sehr stressig sein könnte. Was sie am Fliegen als persönlichen Gewinn betrachtet, ist die Selbstvertrauen, die sie dank diesem Sport entwickelte. Sie wollte durch ihr Beispiel auch beweisen, dass Frauen so gut fliegen können wie die Männer. Heute vermisst sie das Fliegen, das Gefühl beim Fliegen und die Suche nach den Cumuluswolken, welche eine Thermik anzeigen.

⁷ In der Welle fliegen ist eine spezielle Art des Segelflugs bei einer Wetterlage, wo unten sehr starke Winde wehen, während weiter oben die Atmosphäre sehr ruhig ist.

Heidi Goetz errang eine internationale Auszeichnung für einen Flug von 550 km. Sie war damit die erste Schweizerin, die das Abzeichen der FAI⁸ erhielt. Sie stellte aber auch einen aussergewöhnlichen Höhenrekord auf : Im Oktober 1976 erreichte Heidi Goetz die Höhe von 9'400 Metern über Meer und stellte damit einen neuen Damen-Segelflugrekord auf. Sie hält diesen Rekord bis auf den heutigen Tag und wird ihn noch für lange Zeit halten, denn es ist bei der intensiven und komplexen Nutzung des Luftraums heute nicht mehr möglich, mit dem Segelflugzeug so hoch zu steigen.

Im Juni 1978 versuchte sie einen neuen Weitenrekord aufzustellen, und zwar auf einem Langstreckenflug von Kapfenberg in Österreich zum Arlbergpass und nach Argon. Dieser Flug ging über eine Strecke von 652 km, und Heidi Goetz war mit ihrem Flugzeug 9 Stunden in der Luft. Am gleichen Tag war aber Hanna Reitsch auch losgeflogen, und sie schaffte einen noch längeren Flug, so dass der Weitenrekord an sie ging.

⁸ Die FAI – Fédération aéronautique internationale - ist der internationale Luftsportverband. Bei diesem Verband kann man seine Rekorde homologieren lassen und verschiedene Abzeichen für ausserordentliche fliegerische Leistungen erlangen.

Heidi Goetz ist eine Pionierin des Segelflugs in der Schweiz, und sie setzte sich auch dafür ein, dass mehr Frauen diesen Sport ausüben; z.B. gründete sie den «Hexenverein» (VSSF) Verein der Schweizer Segelfliegerinnen.

6 DOKUMENTATION

6.1 Methode

In meiner Arbeit mache ich mich auf die Suche nach den ersten Frauen, die in der Schweiz geflogen sind, nach Pionierinnen, die in ihrem Leben aussergewöhnliche Erfahrungen gemacht und Rekorde aufgestellt haben. Dies in einer Zeit, wo die Aviatik noch nicht so weit entwickelt war und wo die Frauen sich viele kritische Kommentare anhören mussten, weil sie sich als Pilotinnen in einer von Männern dominierten Umwelt behaupten mussten.

Am Anfang suchte ich nach Material über die Militär- und Linien-Pilotinnen; der Zugang zum Cockpit wurde für Frauen im Militär und in der kommerziellen Luftfahrt erst später möglich als für die Privatpilotinnen.

Ich habe dann Kontakt mit einigen Frauen aufgenommen, um sie zu fragen, ob ein Interview möglich wäre, so dass ich ein Porträt von ihnen skizzieren, ihre Geschichte aber auch in einen weiteren Zusammenhang stellen und überdenken könnte. Es war manchmal kompliziert, mit diesen Frauen in Kontakt zu treten, und ich war nicht

immer sicher, ob ich es mit der richtigen Frau zu tun hatte, oder dann fehlten mir Informationen. Zum Glück hatte ich Verbindungen zur Welt der Fliegerei; diese haben mir geholfen mit Militärpilotinnen und kommerziellen Pilotinnen Kontakt aufzunehmen.

Im Bereich der Privat- und Freizeitfliegerei war es ein bisschen komplizierter, Interviewpartnerinnen zu finden, denn die ganz ersten fliegenden Frauen waren schon seit langem nicht mehr von dieser Welt. Stattdessen habe ich nach Pionierinnen gesucht, die lange geflogen waren und in der Sportfliegerei faszinierende Erfahrungen gemacht hatten und besonders erfolgreich waren. Ich bin auf Heidi Goetz gestossen, die in ihrer aktiven Zeit sehr viel geflogen war und den Hexenverein der Schweizer Segelfliegerinnen gegründet hatte. Heidi Goetz hält noch viele Rekorde, die bisher niemand übertreffen könnte, zum Beispiel einen Höhenrekord.

6.1.1 ZUM VORGEHEN

Ich wusste zuerst nicht, womit ich anfangen sollte; ich begann mit kleineren Nachforschungen, um mich über die Flugpionierinnen in der Schweiz zu informieren und sie danach, wenn sie noch am Leben waren, zu interviewen. Danach habe ich eine Liste mit Interviewfragen erstellt. Und dann habe ich mit einigen Frauen Kontakt aufgenommen. Einige waren schwieriger zu erreichen, weil sie z.B. nicht mehr ihren Mädchennamen trugen. Sobald ich von einer Pilotin eine Antwort erhalten habe, habe ich sie interviewt, und danach habe ich die nächsten Personen auf meiner Liste

kontaktiert. Parallel dazu arbeitete ich an meiner Dokumentation für den historischen Teil der Arbeit; ich setzte mich auch mit Aero-Clubs in Verbindung und wandte mich ans BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt); leider habe ich nicht auf alle meine Mails eine Antwort erhalten.

7 DISKUSSION UND SCHLUSS

Mit dieser Arbeit habe ich viel über Frauen in der Aviatik gelernt. Frauen sind im Vergleich zu den Männern noch Heute wenig in der Fliegerei integriert, aber die Frauen, die fliegen wollten, haben ihren Traum trotz Widerständen wahr gemacht.

Die Frauen, die ich interviewt habe, sind passionierte Pilotinnen, und sie haben sich durch ihre Leidenschaft für das Fliegen in diese Welt hineinziehen lassen.

Ich habe so weit, wie es im Rahmen einer Maturaarbeit möglich war, die Geschichte der Frauen in der schweizerischen Luftfahrtgeschichte auch zu dokumentieren versucht, aber ich muss feststellen, dass die Dokumentation nicht komplett ist, weil nicht alle Informationen zu finden waren. Es wäre interessant, eine umfassende Dokumentation dieses Themas zu machen.

Durch meine Recherchen konnte ich trotzdem einiges über die bisherige Geschichte der Frauen in der Aviatik herausfinden, vor allem für die Schweiz. Leider ist diese Geschichte für die Schweiz bisher nur schlecht dokumentiert; hier wäre weitere Forschungsarbeit nötig.

Bei meinen Nachforschungen habe ich mich gefragt, welche Schlüsselemente und Umstände für die Frauen in der Fliegerei wichtig waren und wie sie es schafften, sich mit der Zeit einen Platz in der Männerwelt der Luftfahrt zu erobern. Dabei merkte ich, wie wichtig der Flugsport für die Frauen war : ich habe gemerkt, dass die Frauen weltweit sehr lange nur in der Sport- und Privatfliegerei aktiv werden konnten und nur sehr spät als professionelle Pilotinnen arbeiten dürften. Sowohl in der zivilen wie auch in der militärischen Luftfahrt dauerte es lange, bis man die Frauen als vollwertige Partnerinnen im Cockpit akzeptierte. Und in der Schweiz dauerte es noch ein wenig länger; das sieht man auch in den Statistiken.

Ich fand es sehr interessant, herauszufinden, wann und unter welchen Umständen neue Entwicklungen passiert sind. Die Suche mutiger Frauen nach dem Abenteuer und die Jagd nach sportlichen Höchstleistungen, die Fortschritte der Emanzipationsbewegung, aber leider auch der Krieg oder die politische Propaganda – z.B. die Rolle, welche Hanna Reitsch in der Propaganda des Hitlerregimes spielte - waren Umstände, welche dazu beigetragen haben, dass auch die Frauen nach und nach die Luft eroberten.

Durch die Interviews mit den bereits etwas älteren Pilotinnen habe ich viel darüber gelernt, dass es für diese Pionierinnen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts nicht immer leicht war, sich ihren Traum vom Fliegen zu erfüllen. Es war manchmal schwer, denn viele Männer hielten an der Vorstellung fest, dass die Aviatik eine Welt ohne Frauen sei (und vielleicht auch bleiben sollte); meine Interviewpartnerinnen haben sich ihren Platz in dieser Männerwelt nur mit der Zeit, durch Geduld und gute Arbeit erkämpfen können, bis die Männer irgendwann nichts mehr gegen Frauen im Cockpit sagen konnten.

Die jüngeren Pilotinnen hatten es bereits etwas leichter, akzeptiert zu werden. Aber noch heute gibt es dieses Stereotyp, dass die Frauen in die Küche und in den Haushalt gehören und dass sie das Fliegen und andere «männliche» Berufe den Männern überlassen sollen. Diese Vorurteile und Rollenklischees müssen abgeschafft werden.

Für mich persönlich war es sehr spannend, mit den Pilotinnen zu diskutieren, die ich interviewt habe. Sie sind beeindruckende Persönlichkeiten, und sie sagten sehr interessante Dinge über die Frauen in der Fliegerei. Dabei ist mir aufgefallen, dass sie zwar von den Hürden sprachen, die sie und andere Frauen auf ihrem Weg ins Cockpit überwinden mussten, dass sie aber nie gejammert und nie jemanden angeklagt haben; ihre Antwort auf die Hindernisse in der Männerwelt der Aviatik waren ihr fliegerisches Talent, ihr technisches Wissen, ihre Leidenschaft für das Fliegen, ihr Mut, ihre Willenskraft und ihre Ausdauer. Durch diese Qualitäten sind diese Frauen für mich zu Vorbildern geworden.

8 BIBLIOGRAPHIE

8.1 Quellen

Gedruckte Quellen

-Moolman, Valerie: „Les Femmes Aviateurs“, Amsterdam, 1982 (Dans la collection „La Conquête du Ciel“ aux éditions Time-Life) für das Kapitel « Frauen in der Fliegerei auf der ganzen Welt », Seiten 132 (Amelia Earhart), 135-160 (Pilotinnen während des Zweiten Weltkrieges)

BAZL für die Statistiken 2019: Annual Statistic Flight Personnel 2019 (Im Anhang)

Aéroveues-Zeitschrift

- März 1964, S.138-139
- Mai 1969, S.239-241
- März 1972, S.111, 121-123
- Dezember 1980, S.761
- März 1986, S.25-26
- August 1986, S.11-12
- November 1991, S.42-43
- April 1992, S.8-9

- Juni 1995, S.16-23
- September 1996, S.7
- März 1999, S.5
- November 2002, S.32-34
- November 2015, S.9
- Februar 2018, S.6-7
- März 2019, S.22-23

-Zeitschrift "Générations" März 2020 "Pionnières, elles tutoient le ciel" Seiten 24-27

Didier Küttel (MilizPilot der Luftwaffe)- Kontakt Murielle von Büren, Fanny Chollet

Alexandre Liardet (Captain bei Swiss)- Kontakt Gabrielle Ritter

Internet-Quellen

Swissair: Else Haugk : <http://www.swissair00.ch/haugk-else-.html> (03/10/2020)

Wikipedia: Jacqueline Cochran https://de.wikipedia.org/wiki/Jacqueline_Cochran
(07/10/2020)

Jean Claude Caille (Sept 2018): Femmes de l'air en région genevoise de l'aérostation au pilotage militaire, le partage du ciel (1847-2004) : <http://www.pionnair-ge.com/spip1/spip.php?article458> (03/10/2020)

Wikipedia (Feb 2020): Margaret Fusbahn:

https://de.wikipedia.org/wiki/Margret_Fusbahn (02/10/2020)

Cathrin Capez (August 2017): Mit Schnaps im Gepäck bis nach Kamerun

<https://www.srf.ch/kultur/wissen/mit-schnaps-im-gepaeck-bis-nach-kamerun>
(03/10/2020)

QCM (Ausgabe 11, 2007): Ursula Bühler-Hedinger, «über den Wolken...» :

<http://www.soroptimist-zuerich.ch/images/U.Buehler%20Newsletter.pdf> (02/10/2020)

Wikipedia, Garde Aérienne Suisse de Sauvetage, (Sept 2020) :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Garde_a%C3%A9rienne_suisse_de_sauvetage
(02/10/2020)

Stephanie Willi, (März 2018): Die ersten Schweizer Pilotinnen:

<https://blogs.ethz.ch/digital-collections/2018/03/29/die-ersten-schweizer-pilotinnen/>
(03/10/2020)

Archives RTS, Jérôme Hugentobler (1995): Femmes pilotes (29/09/2020)

<https://www.rts.ch/archives/tv/information/tout-en-region/3471486-femmes-pilotes.html>

Blick (30.09.2018): Die jüngste Militärpilotin der Schweiz “Ich würde auch gratis arbeiten”(29/09/2020) [https://www.blick.ch/news/schweiz/die-juengste-](https://www.blick.ch/news/schweiz/die-juengste-militaerpilotin-der-schweiz-ich-wuerde-auch-gratis-arbeiten-id2234365.html)

[militaerpilotin-der-schweiz-ich-wuerde-auch-gratis-arbeiten-id2234365.html](https://www.blick.ch/news/schweiz/die-juengste-militaerpilotin-der-schweiz-ich-wuerde-auch-gratis-arbeiten-id2234365.html)

SHAIR: Elle se rêvait astronaute, elle est devenue pilote d'hélicoptère.(29/09/2020)

<https://www.sphair.ch/sphair/fr/reportage-helipilotin>

Le Nouvelliste, (19/02/2019) Armée: Fanny Chollet, première femme pilote de chasse de l'histoire suisse, (29/09/2020) <https://www.lenouvelliste.ch/articles/suisse/armee-fanny-chollet-premiere-femme-pilote-de-chasse-de-l-histoire-suisse-821407>

RTS Didier Kottelat & Loïs Siggen Lopez (02.2019):Fanny Chollet, première femme aux commandes d'un F/A-18 de l'armée suisse. (29/09/2020)

<https://www.rts.ch/info/suisse/10216236-fanny-chollet-premiere-femme-aux-commandes-d-un-f-a-18-de-l-armee-suisse.html>

Swissinfo.ch (Feb 2019): La Vaudoise Fanny Chollet première femme aux commandes d'un FA-18. (29/09/2020) <https://www.swissinfo.ch/fr/la-vaudoise-fanny-chollet-premi%C3%A8re-femme-aux-commandes-d-un-fa-18/44768962>

Wikipedia, Elisa Deroche: https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89lisa_Deroche
(02/10/2020)

Wikipedia, (letzte Veränderung August 2020): Hanna Reitsch (01.10.2020)
https://fr.wikipedia.org/wiki/Hanna_Reitsch

WAI, (2019), Current Statistics of Women in Aviation Careers in U.S.

<https://www.wai.org/resources/waistats> WAI, Women in Aviation, (01.10.2020)

Flug.de (August 2019): Frauen im Cockpit: Bei diesen Airlines gibt es die meisten Pilotinnen, (01.10.2020) <https://www.xn--flge-1ra.de/news/frauen-im-cockpit-bei-diesen-airlines-gibt-es-die-meisten-pilotinnen-260820191/>

Gender Gap Grader: Airline Pilots, (Video von 2014)
<http://gendergapgrader.com/studies/airline-pilots/> (01.10.2020)

Quellen zu den Bildern

Titel Seite; <https://www.blick.ch/wirtschaft/nur-fuenf-prozent-der-swiss-piloten-sind-weiblich-frauen-ins-cockpit-id8742095.html>

Fanny Chollet; <https://www.lenouvelliste.ch/articles/suisse/armee-fanny-chollet-premiere-femme-pilote-de-chasse-de-l-histoire-suisse-821407?image=1>

Murielle Von Büren; <https://www.sphair.ch/sphair/fr/reportage-helipilotin>

Gabrielle Lüthi-Musy; <https://blogs.ethz.ch/digital-collections/2018/03/29/die-ersten-schweizer-pilotinnen/>

Sonja Hertig-Hüsler; <https://www.rts.ch/archives/tv/information/madame-tv/3436457-une-femme-pilote.html>

Amelia Earhart; (<https://www.watchmojo.com/video/id/9083>)

Mail Kommunikation mit BAZL über die Pilotinnen.

« WG: Recherches de statistiques pour travail de Maturité »

Bonjour,

Ci-joint veuillez trouver notre statistique annuelle.

Voilà le nombre de pilote féminine :

Vol à moteur 392, Hélicoptère 38, Vol à voile 89, Ballon 16

Nous espérons de vous avoir aidé avec nos réponses.

Meilleures salutations

Marianne Käser, Head of Licensing Office

Federal Department of Environment, Transport, Energy and Communications DETEC

Federal Office of Civil Aviation FOCA”

Redlichkeitserklärung

Ich erkläre hiermit, dass ich die vorliegende Maturaarbeit eigenständig und ohne unerlaubte fremde Hilfe erstellt habe und dass alle Quellen, Hilfsmittel und Internetseiten wahrheitsgetreuverwendet wurden und belegt sind.

Mittwoch, 7. Oktober 2020

X

Manon Kuttel