

Barbara Gobli, geb. Fritz

Da mich die Leidenschaft der Fliegerei schon sehr früh gepackt hat, kann man sich sicherlich gut vorstellen, dass man im damaligen, als reine Mädchenschule geführten WIKU schon eher als Außenseiter galt, wenn man mit 16 anstatt ins Café oder in die Diskothek auf den Flugplatz gefahren ist.

Meine Eltern hingegen waren sich nicht sicher, ob sie eher froh sein sollten, mich nicht nächtelang in Discos herumhängen zu sehen, sondern am Fallschirm über Graz oder umgekehrt. Nach meinem Entschluss, die Mittelschule doch etwas gründlicher als üblich zu absolvieren, schaffte auch ich 1989 die Matura und bewarb mich sofort bei Austrian Airlines als Flugbegleiter. Nach 4 bestandenen Selektionen und einem Golfkrieg, der leider einen Aufnahmestopp verursachte, ging es dann doch 2 Jahre später in die fremden Länder der großen weiten Welt los – oder besser gesagt auf deren Flughäfen. Zumindest kannte ich nach zweijähriger Tätigkeit als Flugbegleiter jeden Flughafen inklusive diverser Duty-Free Shops sehr genau. Wobei dieser Job natürlich auch sehr lehrreiche Seiten aufwies, wie z. B. längere Aufenthalte in Saudi Arabien und den „respektvollen“ Umgang mit Frauen in diesem Land oder aber auch unzufriedene Passagiere, denen man in 10.000 m Höhe nicht so leicht entkommen konnte.

Flugbegleiter war zwar mein Traumjob – jedoch stellte sich sehr bald heraus, dass der Platz für mich nicht hinten in der Kabine, sondern vorne im Cockpit wäre – leider war dies zu einer Zeit, wo Frauen bei Airlines im Cockpit noch nichts verloren hatten – außer sie bringen den Piloten ihr Essen.

Nach insgesamt 3 Jahren Aufenthalt in Wien wechselten mein Mann, den ich übrigens auch beim Fallschirmspringen kennengelernt habe, und ich wieder nach Graz und es begann für mich eher ein bodenständigeres Leben im Büro eines Grazer Bauträgers.

Das Fallschirmspringen haben mein Mann und ich jedoch nicht aufgegeben und betrieben es immer noch mit größter Faszination. Nach 13 Jahren und ca. 900 Fallschirmabsprüngen wurde der Wunsch, doch einmal länger als nur 3 Minuten in der Luft zu bleiben immer größer.

Da der Flugplatz zu meiner zweiten Heimat geworden war, entging es mir auch nicht, dass da immer so ein kleiner Hubschrauber seine Schulungsrunden drehte. Durch die Möglichkeit eines sogenannten Schnupperfluges, bei welchem man selbst das Fluggerät steuern darf, wusste ich, dass es genau das war, was ich unbedingt machen wollte.

Als ich meinem Vater dann erzählte, dass ich nun Helikopter fliegen werde und da er wusste, dass meine besondere „Stärke“ in der Schule ja immer schon Geografie war, war seine einzige Sorge, ob ich von einem Flug überhaupt wieder nach Hause finden würde.

Mein Mann und ich begannen 1998 mit der Ausbildung für die Privathelikopterpilotenlizenz. Diese Ausbildung umfasst 40 Flugstunden, Theorieunterricht und Prüfungen, wobei in den ersten Flugstunden, in welchen man versucht, den Helikopter allein mit allen 3 Steuereinheiten im Schwebeflug bzw. in der Luft zu halten, der Fluglehrer sein eigenes und mein Leben einige Male rettete. Im Zuge dieser Ausbildung musste ich auch lernen, dass man in der Fliegerei als Frau nicht immer akzeptiert wird bzw. man oft besser sein muss als männliche Piloten, und wenn man einen Fehler macht, heißt es ja wie beim Autofahren „... ist eh klar - eine Frau ...“.

Mit insgesamt 100 Flugstunden, weiteren Theoriestunden und einer Prüfung im Ministerium in Wien hatte dann auch ich endlich eine richtige Berufsausbildung in Form der Berufspilotenhelikopterlizenz.

Jedoch ist es im Alter von 30 Jahren, mit einer Familie und einem geregelten Leben fast unmöglich, diesen Beruf auszuüben, da man unter 1000 Flugstunden keine Chance (vor allem in Österreich) hat, beruflich Helikopter zu fliegen. Man müsste da schon flexibel genug sein, ins Ausland zu gehen und für einen Hungerlohn irgendwo zu fliegen, bis man dann genügend Flugstunden hat, um einen gut bezahlten Job z. B. beim ÖAMTC zu bekommen.

Nachdem mein Mann jedoch zwischenzeitig die Baumeisterprüfung abgelegt und sein eigenes Unternehmen gegründet hatte, war es optimal für uns, dass ich in seiner Firma arbeite

und wir die Fliegerei weiterhin als Hobby betreiben bzw. Passagierflüge und Flüge für Luftaufnahmen mit Fotografen durchführen.

Im Juli 2000 hatten wir dann die Chance, an den 1. Österreichischen Helikoptermeisterschaften teilzunehmen und es wurde mein sportlicher Ehrgeiz geweckt. Bei diesen Meisterschaften muss man mit einem Co-Piloten Präzisions-, Geschicklichkeits- und Navigationsflüge unter enormen Zeitdruck durchführen. Diese Aufgaben wurden aus der Rettungsfliegerei abgeleitet und sind eine sehr gute Übung, um den Helikopter millimeter- und sekundengenau zu fliegen. Nachdem wir auch die Möglichkeit hatten, mit den ebenfalls teilnehmenden Heerespiloten zu trainieren, war der Lernerfolg umso größer und wir belegten wider Erwarten den 1. Platz in der Juniorenwertung (Piloten unter 250 Flugstunden).

Motiviert von diesem Erfolg wartete dann die Weltmeisterschaft 2002 in Aigen im Ennstal auf uns. Wenn man bedenkt, dass einige teilnehmende Piloten ihre erste Weltmeisterschaft in meinem Geburtsjahr geflogen sind und ich gerade 200 Flugstunden hatte, zählte für meine Co-Pilotin und mich eher der olympische Gedanke.

Nachdem mich und meinen Mann die Herausforderung der Wettbewerbsfliegerei nun nicht mehr losgelassen hatte, haben wir auch heuer wieder an der österreichischen Staatsmeisterschaft teilgenommen und in der Mannschaftswertung den 3. Rang belegt. Als nächstes Ziel wartet nun die offene Deutsche Meisterschaft in der Nähe von Berlin auf uns und 2005 vielleicht auch wieder eine Weltmeisterschaft – aber dafür müssen wir uns erst kommendes Jahr bei der nächsten Staatsmeisterschaft qualifizieren.

Neben der Faszination des Fliegens lernt man aber auch, Gefahren und sich selbst einzuschätzen, Konsequenzen abzuschätzen und Entscheidungen in Sekunden zu fällen, welche vielleicht auch einmal über Leben und Tod entscheiden können.

Es ist schwer, jemandem diese Faszination des Fliegens zu vermitteln, der ich nun schon seit meinem 16. Lebensjahr verfallen bin, man muss es einfach selbst erleben.

(13/September 2003)