

maxima

MODE.WELLNESS.LIFESTYLE. DIE BESTEN SEITEN DER FRAU | MÄRZ 2003

Blue London
Fashion Classics
hip interpretiert:
Denim & Marinelook

Kult-DJ
Panjabi MC
im Interview

Capt'n Mama
Können Sie Nein sagen?
Schluss mit Perfektionstrieb,
raus aus der Pflichtenfalle

PLUS: Rezept-Heft
Fisch auf Ihren Tisch!

**GUTSCHEINE
IM WERT
VON € 20,-**

Deckmantel Liebe

Hat er eine andere? Zwanghafte Eifersucht macht kaputt: Sie, ihn – und die Liebe

PLUS Salma Hayek ist Frida ✱ Schön wie Aphrodite: Zypern



9 003740 131035

80
CENT

Im Aufwind


Träume wahr werden zu lassen ist manchmal gar nicht so schwierig. Diese vier „Königinnen der Lüfte“ haben sich den Traum vom Fliegen erfüllt – jede auf ihre eigene Weise

Steffi Fraßl, 19 aus Kühnring (NÖ)

Absolvierte das FLIRG (Fliegerrealgymnasium in St. Pölten), 2001 Vize-Landesmeisterin beim zentralen NÖ-Streckenflugwettbewerb, 7. bei der ersten österreichischen Junioren-Staatsmeisterschaft 2002

„Es spricht gar nichts dagegen, dass Frauen segelfliegen, denn Frauen und Männer haben die gleichen Voraussetzungen.“

„Wenn ich sieben bis acht Stunden unterwegs bin, ist das mental sehr anstrengend, weil ich doch mit allen Sinnen beobachten muss, wie die Bedingungen in der Luft sind, die Thermik, was tut sich am Horizont, und man muss alle Eindrücke sammeln und verarbeiten.“

A photograph of a woman with blonde hair, wearing a dark blue flight jacket and a headset, looking towards the camera. She is standing next to a large, yellow and black helicopter engine. The background is a bright, overcast sky.

Barbara Gobli, 33, aus Graz

Begann mit 16, Fallschirm zu springen, 2 Jahre Flugbegleiterin der AUA, 1998 Helikopter-Flugschein, 2000 Berufspilotenschein. Teilnehmerin bei der Helikopter-WM 2002 in Aigen

„Man lernt nie aus und kann nie genug Stunden fliegen, um das Gerät zu beherrschen.“


„Das Fliegen ist ein gewisses Risiko, und man muss es mit dem nötigen Respekt angehen. Die Mir-passiert-schon-nichts-Haltung kann tödlich sein, und ich muss mir bewusst bleiben, auf was mich eingelassen habe.“

Heidrun Prosch, 38, aus Salzburg

1986 zum ersten Mal Ballon gefahren,
1990 Ballonschein, Vielfahrerin mit mehr
als 1.000 Fahrten, 2000 Österreichischer
Damen-Höhenrekord mit 6.800 m, will im
Sommer 2003 den Damen-Höhenweltrekord
von 9.945 m brechen

„Fliegen und Ballonfahren sind komplett
verschieden. Der Flieger will immer von A
nach B, für den ist es fürchterlich, wenn ich
mit dem Ballon starte und nie weiß, wo B ist.“
„Bei Ballon-Meetings im Ausland lernt man
Land und Leute erst so richtig kennen. Denn
wenn man im Feld eines portugiesischen
Bauern landet und kein Wort Portugiesisch
spricht, wird es schon lustig.“



A woman in a dark blue pilot's uniform with gold stripes on the sleeves and a red and yellow striped tie is sitting in front of a large, circular jet engine. The engine's fan blades are visible, and a bright light source is positioned behind her, creating a silhouette effect. The background is a light, neutral color.

Susanne Scheithauer, 34, aus Wien

Mit 25 Segelflugschein, dann Motorsegler-schein, 1996 Berufspilotenschein, seit 1997 Berufspilotin bei Lauda-Air, seit drei Jahren Co-Pilotin bei Langstreckenflügen.

„Solange man als Co-Pilotin fliegt, glauben die Leute, dass man nur Belfahrer ist oder aus dem Fenster sieht. Der Kapitän trägt halt Letztverantwortung, aber die Ausbildung ist dieselbe und die Position hängt nur von der Anzahl der Flugstunden, Evaluierung und menschlichen Reife ab.“

„Die Herausforderung auf der Langstrecke ist, gegen den Schlafrhythmus zu arbeiten und trotz Jet-Lag den ganzen Flug hindurch voll konzentriert zu sein.“

„Wenn man sich seinen Flugweg suchen muss,
mit dem Wetter, der Thermik, ist das das Spannendste,
was man erleben kann“

Vier Frauen, vier verschiedene Fluggeräte und – vier vollkommen unterschiedliche Temperamente. Als würde sich die jeweilige Art des Fliegens im Naturell ausdrücken. Oder ist es umgekehrt, fiel die Wahl je nach Typ auf Heißluftballon, Segelflieger, Hubschrauber und Linienmaschine? Eines aber haben alle vier gemeinsam: Ihre Liebe zum Fliegen. „Man spürt, wie sich die Luft bewegt, und hört ganz laut, wie der Wind rauscht. Das kommt dem Vogelflug sicher am nächsten. Und wenn man sich seinen Flugweg suchen muss, mit dem Wetter, der Thermik, ist das das Spannendste, was man erleben kann.“ Begeistert leuchten die Augen der 19-jährigen Steffi Fraßl auf, als sie vom Segelfliegen schwärmt, und man spürt, dass dieses mädchenhafte Wesen da oben bei Wind und Wolken ihr Element gefunden hat.

Das perfekte Zusammenspiel von Natur und Können lässt einen ja auch wunderbar dahingleiten – Steffis persönlicher Streckenrekord liegt bei 430 km, von Kärnten Richtung Südtirol und retour, entlang der Alpen.

Dieser Genuss blieb Susanne Scheithauer – Langstrecken-Pilotin der Lauda-Air – mit dem Segelflugzeug verwehrt. Sie infizierte sich als 26-Jährige bei einem Segel-Grundkurs im Sommer-Urlaub mit dem Flieger-Virus, wie sie sagt, doch: „Als Anfänger kurvt man erstmal nur rund um den Flugplatz, sinkt und sinkt und sinkt und hat Stress, dass man nicht auf irgendeinem Feld landet. Da ist es beim Motorfliegen schon einfacher, wenn man unabhängig von Thermik und Witterung wird.“ Ist es das, was sie an den Wide Body Aircrafts, wie sie im Fachjargon heißen, so besonders reizt? Die 34-Jährige überlegt kurz, bevor sie in ihrer ruhigen, dezidierten Art antwortet: „Ja, und die Cockpit-Atmosphäre, wie man sie aus Filmen kennt,

mit den ganzen Checklisten. Das ist schon toll, dass ein Flieger so komplex ist, dass jemand anderer sich nie hineinsetzen und ihn fliegen könnte und dass es doch einen Weg gibt, um das Ding wie ein Auto zu operieren.“

Von der Kompliziertheit der Technik weiß auch Barbara Gobli, die quirilige, blonde Helikopter-Pilotin, ein Lied zu singen: „In der ersten Flugstunde fliegt man mit dem Lehrer und Doppel-Steuer. Der lässt einen die drei Steuereinheiten – Pedale, Stick für Vorwärts und Rückwärts sowie Pitch für Steigen und Sinken – der Reihe nach probieren. Wenn eine dieser Steuereinheiten verändert wird, müssen auch die anderen beiden korrigiert werden, das erfordert eine totale Koordination. Und der Lehrer rettet dir zirka alle drei Sekunden das Leben. Am Anfang glaubst du, das schaffe ich nie, aber nach der dritten oder vierten Stunde geht dir irgendwann der Knopf auf und du kannst den Hubschrauber zumindest alleine schweben lassen.“ Und damit kamen die Glücksgefühle, wie sie zugeibt, denn gerade das Schweben in Bodennähe, dieser Flugzustand mit Null Vorwärtsgeschwindigkeit und das zentimetergenaue Fliegen und Landen sind es, was sie beim Helikopter begeistert. Und das so sehr, dass sie im vergangenen Sommer mit ihrer Co-Pilotin Magdalena Birnstingl sogar an der Hubschrauber-WM teilnahm, als einziges österreichisches Damenteam. „Die Bewerbe waren unvorstellbar knifflig, man musste mit dem Helikopter unter anderem auf einer nur fünf Zentimeter breiten Markierung landen – und das noch unter Zeitdruck.“

Diese Faszination kann Heidrun Prosch wiederum überhaupt nicht nachvollziehen. Die 38-jährige Salzburgerin ist Ballonfahrerin und mag nichts weniger als Bewerbefahren,

bei denen beispielsweise punktgenaue Landung gefragt ist: „Das ist nur eine Frage von Geduld und Tüftelei.“ Was macht für sie den Reiz ihres Fluggerätes aus? „Die Spontaneität. Die Ballonfahrer sind die letzten Abenteurer der Lüfte. Man muss viel improvisieren, was schlimm für Menschen ist, die alles perfekt organisieren wollen. Je nach Wetter und Gerät verläuft die Route. Die Flugwetter-Auskunft sagt zwar, wir haben Westwind, aber es kann passieren, dass plötzlich Ostwind ist, wenn ich losfahren möchte. Na gut, dann geht's halt in die andere Richtung.“

Mit dieser philosophischen Haltung ist sie unter ihren Ballonkollegen nicht allein. Allein ist sie jedoch, was ihren Höhenrekord betrifft, denn die Salzburgerin hält mit 6.800 Metern den österreichischen Damen-Höhenrekord und möchte im Frühjahr versuchen, den Damen-Höhenweltrekord zu brechen, der aktuell bei 9.945m liegt. Um diese Höhe zu erreichen und zu überleben, ist nicht nur spezielles Equipment notwendig – denn bei Temperaturen von minus 56 Grad und geringstem Luftdruck reagieren Körper und Ballon vollkommen anders als in ein paar hundert Metern Höhe – sondern auch enormes mentales Training. „Die Belastung ist ja mehr mental als körperlich. Wo sind meine Grenzen? Wie weit kann ich mit mir selbst gehen? Ob ich so etwas schaffe, entscheidet sich nur im Kopf. Es gibt Tage, da würde ich es nicht schaffen. Im Moment, wenn ich starte und den Brenner angreife, weiß ich, was für ein Tag ist. Frauen haben einfach mehr Hochs und Tiefs als Männer. Es gibt aber auch Situationen, in denen Frauen den Männern absolut überlegen sind, denn Ballonfahren ist keine Kraftsache, sondern reine Übungssache und sehr stark Gefühlssache, weshalb Frauen oft bessere Ballonfahrer sind.“

„Was die ganz guten von den guten Fliegern unterscheidet, ist das richtige Gefühl“

Dass Fliegen nur sekundär mit Technik zu tun hat und viel mit Gefühl, können die anderen drei nur bestätigen. Steffi Fraßl: „Die Technik steht vielleicht im Vordergrund, aber was die ganz guten von den guten Segelfliegern unterscheidet, ist das richtige Gefühl.“

Und sogar beim Fliegen eines 254-Passagier-Flugzeuges kann noch Gefühl mit im Spiel sein, wie Susanne Scheithauer erzählt: „Auch wenn die Geräte sehr groß sind, gibt es Situationen, die Fingerspitzengefühl erfordern, und dabei haben Frauen ihre Stärken. Männer denken vielleicht gar nicht darüber nach, ob sie einen Hebel jetzt ruckartig bedienen oder sanft. Frauen schon.“

Apropos Männerwelt und die tollkühnen Mädels in ihren fliegenden Kisten. Wie werden Frauen in dieser männlichen Bastion heute akzeptiert und was sagt ihr Umfeld zu den Höhenflügen? „Vor zehn Jahren war das noch etwas Besonderes, heute ist es schon viel normaler. Anders war es aber nach dem Höhenrekord, damit habe ich den Männer-Ehrgeiz schon gewaltig getroffen, vor allem natürlich bei den Ballonfahrern. Da schlucken viele daran, dass ich höher war als sie“, antwortet Heidrun Prosch und lacht verhalten, so wie ihr ganzes Auftreten sehr vorsichtig und ein wenig introvertiert ist. Obwohl ihre Zahl zunimmt, gibt es in Österreich nur etwa 30 aktive Ballonfahrerinnen gegenüber gut 350 männlichen Himmelsstürmern.

Noch kleiner ist die Hubschrauber-Szene. Als Barbara Gobli ihren Schein machte, trug dieser die Nummer 407 – aller in Österreich jemals ausgegebenen Lizenzen der zivilen Luftfahrt. Sie schätzt, dass es in Österreich vielleicht zweihundert aktive Hubschrauberpiloten gibt, davon etwa fünf Frauen, und von denen haben wiederum nur drei den Berufspilotenschein. Da verwundern die Reaktionen des Umfeldes dann nicht mehr: „Wenn unsere Freunde früher erfuhren, dass mein Mann und ich Hubschrauberfliegen lernen, richteten sie ihre Fragen automatisch immer an ihn, obwohl ich

natürlich dasselbe Wissen gehabt hätte. Doch seit der Weltmeisterschaft ist die Situation fast umgekehrt: Jetzt fragen die Leute, ob mein Mann auch fliegt.“

Frauen als Berufspilotinnen. Wie reagieren die Passagiere, wenn die Stimme des Kapitäns plötzlich weiblich ist? Trocken antwortet Susanne Scheithauer: „Soviel ich weiß, ist noch niemand ausgestiegen. Reine Fraucockpits – weiblicher Kapitän und Co-Pilot – sind bei uns immer noch relativ selten, aber gemischte Cockpits sind durchaus schon an der Tagesordnung.“ Trotzdem sind die Reaktionen der Männer auf die Feststellung „Ich bin Pilotin“ nicht durchwegs positiv. Susanne Scheithauer: „Für den Rest des Abends kreisen die Gespräche dann nur noch um dieses Thema, weshalb ich manchmal behaupte, ich sei Flugbegleiterin. Das sage ich auch in Ländern wie Thailand oder Indien, wo Frauen eine ganz andere gesellschaftliche Position haben, denn sonst wissen die meisten Männer nicht mehr, wie sie mit mir umgehen sollen.“

Dass sie als Frau in ihrem Segelflugclub Tulln, benachteiligt wird, kann Steffi Fraßl nicht behaupten. Ganz im Gegenteil. „Als ich mit 14 Jahren in den Club kam, habe ich das Glück gehabt, dass die Männer eher in eine Vaterrolle geschlüpft sind und mich beschützen wollten. Ich war so was wie das Küken und habe dadurch alle Chancen gehabt. Es ist vermutlich schwieriger, mit 25 als Frau in einen Verein zu kommen, aber die Leidenschaft verbindet uns alle – egal ob Mann oder Frau.“ ●

LUST AUF FLIEGEN?

Schnupperflüge und Flugunterricht bieten z. B.:

✦ **Segelflug** SFC Tulln, Tel. 0664/10 20 785, www.8ung.at/sfctulln

✦ **Motorflug** Try to Fly, Tel. 0699/11 77 24 64, www.trytofly.at

✦ **Hubschrauber** P & B Helitrade, Hubschrauberschule Graz, Tel. 0676/408 82 02

✦ **Heißluftballon** Ballonschule Rudolf Schneider, Salzburg, Tel. 0676/318 41 54

Infos Öst. Aeroclub 01/505 10 28 www.aeroclub.at