

# Swiss AviationTraining

swiss + Swiss AviationTraining

## 50 Jahre Erfahrung in der Linienpiloten- ausbildung



*Im Jahr 1959 scheint in der Schweizer Luftfahrt viel in Bewegung gekommen zu sein. Genau so wie Cockpit, schaut die Vorgängerin der SAT – die Schweizerische Luftverkehrsschule SLS – ebenfalls auf dieses Gründungsjahr zurück. Was damals die SLS für die Swissair war, ist heute SAT für die Swiss: die Hauptausbildungsstätte angehender Linienpiloten.*

**Oben:** Seit diesem Jahr setzt SAT den Diamond DA42 Twin Star ein. Im Bild Niklaus Gammeter, CFI-I & Flight Instructor IFR bei SAT.

**Rechte Seite:** Theoriephase Flugplanung. Von links nach rechts: Markus Schmid, Yvonne Schwarz, Marco Burger.

**B**ereits seit 1959 bildet Swiss AviationTraining und ihre Vorgängerorganisationen Verkehrspiloten aus – bis heute über 2500! Mit dem Wandel in der Zivilluftfahrt ist auch der Wandel in der Ausbildung mit einher gegangen. Geblieben sind aber die hohen Anforderungen und die Ausbildungsqualität. Swiss AviationTraining – heute eine 100-prozentige Tochter der Swiss – hofft, im nächsten Jahr 96 Piloten ins Cockpit abgeben zu können.

### Von staatlich zu privat

Akuter Pilotenmangel in den Fünfzigerjahren veranlasste den Bundesrat, die Schweizerische Luftverkehrsschule zu gründen. Ein früherer Versuch im Jahr 1955 unter dem Titel «Die Swissair sucht Piloten» – gemeinsam vom Schweizer Luftamt und dem Aero Club lanciert – scheiterte ziemlich jämmerlich. Aus 3600 Anmeldungen schafften

es nur gerade vier Piloten bis zum Brevet! Die neu gegründete SLS arbeitete effizienter. Mit staatlicher Unterstützung bildete die Pilotenschmiede so effizient aus, dass fast alle Swissair Cockpitbesetzungen die SLS durchlaufen hatten. Im Jahr 1997 kam das Aus für die SLS, der Bund hatte die Mittel gestrichen. Der nun folgenden privat finanzierten Swissair Aviation School (SRAS) waren nur wenige Jahre zugestanden: Mit dem Aus für die Swissair kam auch das Aus für SRAS. Ganz im Gegensatz dazu die SAT, der SRAS-Nachfolgerin: Die Anzahl der Auszubildenden nimmt laufend zu und auch die anderen Standbeine von SAT florieren prächtig (Simulatoren, Kabinencrew-Ausbildung und Kurse in anderen Bereichen).

### Ins Swiss-Cockpit

Für angehende Piloten führt der Weg ins Swiss-Cockpit grösstenteils über Swiss AviationTraining; Swiss stellt zurzeit

zwar auch externe Bewerber ein – allerdings nur mit entsprechender Erfahrung im Liniendienst und nach erfolgreichem Assessment.

Mit Blick auf die Arbeit im Swiss-Cockpit hat SAT neue Wege beschritten: Beim neuen MPL Ausbildungslehrgang (Multi-Crew Pilot License) steht bereits ab der ersten Ausbildungsstunde die Arbeit im Zweiercockpit im Mittelpunkt. Nach erfolgreichem Ausbildungsabschluss ist der Zugang in ein RJ-100- oder A320-Cockpit offen. Der erste MPL-Pilotkurs startete im April 2007, die Erfahrungen daraus waren positiv. Dieser Ausbildungsweg ermöglicht den angehenden Linienpiloten schon sehr früh Multi-Crew-Erfahrung; in der ersten Ausbildungsphase werden im zweimotorigen Diamond DA42 Twin Star und später im EJ145-Simulator Stunden und Erfahrung gesammelt – etwas, das bei konventionellen Ausbildungen erst beim Type Rating geschieht.

Angehende Swiss Pilotinnen und Piloten müssen sich bei der Anmeldung zur SAT über ihren zukünftigen Weg im Klaren sein. Die Grundvoraussetzungen für die Bewerbung bei Swiss European Air Lines (SWU) für die Kurzstreckenflotte sind die höchste Volksschulstufe und eine abgeschlossene, dreijährige Berufsausbildung. Für die Bewerbung in die Swiss International Air Lines (SWR) ist eine Matura, eine Berufsmatura oder eine Zulassung zu einer Fachhochschule die Mindestanforderung. Weitere Voraussetzungen sind auf dem Internet der SAT oder Swiss publiziert.

Natürlich bietet SAT auch den klassisch integrierten Ausbildungslauf an: Die angehenden Swiss-Langstreckenpiloten sowie Studenten, die nicht auf ein Cockpit bei Swiss aspirieren, durchlaufen diese Ausbildung. Im nächsten Jahr sind vier Pilotenkurse zu je 24 Studenten eingeplant, zwei davon mit MPL-Abschluss.

### Hohe Anforderungen – Swiss hilft bei der Finanzierung

Die Eignungsabklärung zieht sich über drei bis fünf Monate hin und besteht aus einem mehrstufigen Auswahlverfahren. Nebst den manuellen, fliegerischen und intellektuellen Fähigkeiten wird insbesondere auch die persönliche Eignung für diesen Beruf abgeklärt. Ziel ist, sicherzustellen, dass der Kandidat/die Kandidatin mit hoher Wahrscheinlichkeit in 10–15 Jahren die Befähigung als Captain erlangt und diese Funktion bis zur Pensionierung aufrechterhalten kann.

Sind diese Prüfung und die Piloten-grundausbildung positiv verlaufen, so kann der angehende Pilot auf eine Anstellung bei der Swiss zählen. Da die Ausbildungslehrgänge bis zur ATPL sehr teuer sind, unterstützt Swiss die vertraglich gebundenen Piloten bei der Finanzierung mit. Minimal 10 000 Franken muss der Kandidat/die Kandidatin selbst bereitstellen, weitere Auslagen von zirka 5000 Franken kommen hinzu (Prüfungsgebühren, Reisekosten, zusätzliches Material). Die Lebenshaltungskosten sind in diesem 18-monatigen Ausbildungszeitraum separat zu rechnen. Swiss ihrerseits profitiert davon, nach eigenem Syllabus (Ausbildungsprogramm) trainierte Jungpilotinnen und -piloten zu gewinnen. Apropos Jungpilotinnen: deren Anteil liegt bei 2–3 Prozent; leider noch viel zu tief...

Im Jahr 2007 durchliefen 46 Pilotenanwärterinnen und -anwärter die Ausbil-



Fotos: zvg

dung, in diesem Jahr sind es bereits 86 (davon 10 Absolventen der ZHAW, Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften, Winterthur). Im nächsten Jahr hofft SAT, dass sich 150 junge Leute für ihre Pilotenausbildung einschreiben werden. So ist die Nachfolgeplanung der Swiss-Piloten im 2009 voraussichtlich gewährleistet.

### Pilotenbedarf weiter gegeben

Trotz der gegenwärtigen Abschwächung am Pilotenarbeitsmarkt sieht der CEO von Swiss Aviation Training, Manfred Brennwald, einen langfristig stabilen Bedarf an Nachwuchspiloten für die Swiss – bedingt durch die normale Fluktuation. «Stop and go» bei Einstellungen ist für die Struktur eines Corps nach meiner Ansicht ungünstig. Ich habe dazu eine Studie mit einer Laufzeit über 18 Jahre angefertigt: Geht man bei einer Fluggesellschaft von etwa 1000 Piloten und einer Einsatzzeit von 25 Jahren aus, so ist der jährliche Bedarf von durchschnittlich 40 neuen Piloten gegeben und in der Langfristbetrachtung auch ökonomisch am sinnvollsten», führt Brennwald dazu aus.

### SAT auch im Ausland

Swiss Aviation Training expandiert aber nicht nur am Flughafen Zürich, sondern auch im Ausland. Mit Embraer besteht eine Simulator-Exklusivität für Europa, Afrika und den Mittleren Osten. SAT trainiert nebst dem Simulatorenbetrieb in Zürich, Brisbane Singapur und München auch in Toronto, Montreal sowie London. China kommt in absehbarer Zeit dazu. Die gute Zusammenarbeit mit Embraer trägt Früchte – das gute Image der Schule ebenso. Dieser Produktions-

schub wird mit beeindruckenden Zahlen unterlegt: Im Jahr 2008 werden 520 Piloten auf diesen Simulatoren ausgebildet, im kommenden Jahr werden es bereits über 900 sein!

### Infoveranstaltungen und Informationen

Für Interessenten werden regelmässig Informationsveranstaltungen durchgeführt. Alle Anforderungen an eine/n zukünftige/n SAT-Studentin und -Studenten sind aber auch sehr übersichtlich auf der SAT-Website ([www.swiss-aviation-training.com](http://www.swiss-aviation-training.com)) abrufbar. Vielleicht ist Ihr erster Klick der erste Schritt ins Cockpit eines Airliners?

Max Ungricht

### Manfred Brennwald, 1952



Der heutige CEO von Swiss Aviation Training ist ein echtes Swissair/Swiss-Urgestein. Als Absolvent der damaligen SLS war der diplomierte Maschineningenieur bis 2003 im Flugdienst tätig (zuletzt als Captain A330). Seit 1992 nahm er auch immer wieder leitende Positionen in der Ausbildung von fliegendem Personal und in der Operation war. Von 2003 bis Mitte 2007 gehörte er als Chief Operating Officer zur Swiss Geschäftsleitung. Manfred Brennwald ist verheiratet und Vater einer Tochter.