

Anzeige



*Natürlicher Verstand kann fast jeden Grad von Bildung ersetzen,
aber keine Bildung den natürlichen Verstand.*
Arthur Schopenhauer

Weiterbildung auf
NZZ Online

NZZ Online

Dienstag, 08. Januar 2008, 10:48:06 Uhr, NZZ Online

Magazin > Mobil

8. Januar 2008, Neue Zürcher Zeitung

Noch immer zu wenig Bewerbungen

Swiss Aviation Training hat das neue Multi-Crew-Konzept als eine der ersten Pilotenschulen umgesetzt



Ein Streckenflug wird im Team vorbereitet.
(Bild: PD)

Swiss Aviation Training, seit Ende August 2007 eine hundertprozentige Tochter der Fluggesellschaft Swiss, hat als eine der ersten Pilotenschulen überhaupt das neue Konzept der Multi-Crew Pilot License (MPL) umgesetzt. Nach wie vor fehlt es an Bewerbern.

met. Während rund 38 Jahren führte der übliche Weg in die Cockpits von Schweizer Verkehrsflugzeugen über die Ausbildungsgänge der von der Swissair im Auftrag des Bundes betriebenen Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS). Grundlage für die Kostentragung durch die öffentliche Hand bot der entsprechende Artikel im Luftfahrtgesetz. Im Rahmen eines Sparprogramms des Bundes wurde die SLS Mitte 1997 geschlossen. Damit der Verkehrsluftfahrt danach nicht ganze Nachwuchs-Pilotenjahrgänge verloren gingen und zur Erhaltung des Know-how wurde als Ersatz auf privater Basis die Swissair Aviation School gegründet. Sie bildete in Zusammenarbeit mit Flugschulen in Grenchen, Sitten und Locarno Pilotinnen und Piloten aus. Nach dem Zusammenbruch der Swissair ging die Verantwortung für die Ausbildung der Piloten und des Kabinenpersonals – bei nach der Krise von 2001 deutlich geringerem Bedarf – an die Nachfolgeorganisation Swiss Aviation Training (SAT) über.

Lehren aus Unfällen

Das Jahr 2007 hat der SAT zwei wesentliche Neuerungen gebracht: Im April begann der erste Ausbildungskurs nach einem neuen Trainingskonzept, das den Erwerb der Multi-Crew Pilot License (MPL, vergleiche obenstehenden Artikel) vorsieht. Und Ende August ging Swiss Aviation Training, bis dahin ein Joint Venture zwischen Swiss International Airlines und GE Commercial Aviation Training, vollständig in das Eigentum der Swiss über.

Der neue Präsident und CEO der Swiss Aviation Training, Manfred Brennwald, hatte schon in seiner Funktion als Leiter der SLS in den Jahren 1992 bis 1995 erkannt, dass in der Ausbildung von Linienpiloten die Besonderheiten der «Multi Crew Operation» eigentlich zu spät vermittelt wurden. Unfallberichte hätten schon zum damaligen Zeitpunkt den Menschen als schwächstes Glied in der Sicherheitskette identifiziert, sagt Brennwald im Gespräch. Dem Klima, das ein Captain im Cockpit schaffe, komme unter diesem Aspekt überragende Bedeutung zu. Nicht Hierarchiedenken, sondern die Möglichkeit des offenen Gesprächs sei gefragt; der Unfall einer Alitalia-DC-9 im November 1990 am Stadlerberg habe das exemplarisch gezeigt. Das von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Jahr 2006 initiierte Konzept der Multi-Crew Pilot License sei deshalb ein überfälliger Schritt gewesen. Swiss Aviation Training habe den Ball sofort aufgenommen und gelte heute mit Blick auf «Philosophie» und Ausbildungsgliederung in Europa auf diesem Feld als führend. – Brennwald wehrt sich gegen die oft gehörte Behauptung, das Pilotieren eines Verkehrsflugzeuges sei aufgrund des höheren Automatisierungsgrades und der stark verbesserten Ergonomie der Avionik in den Cockpits modernen Fluggeräts einfacher geworden. Wahr sei das Gegenteil: Heute sei eher eine bessere fliegerische Grundbegabung zu fordern als früher, weil sie in anspruchsvollen Flugphasen und in Ernstfällen gleichsam «aus dem Stand» abrufbar sein müsse – und dies bei reduziertem Training auf mehrmotorigen Schulflugzeugen.

Allerdings komme die fliegerische Grundausbildung auch im neu konzipierten Ausbildungsgang nicht zu kurz. Bei vermehrter Nutzung von Simulatoren sei die Gesamtzeit «am Steuerknüppel» sogar erhöht worden, und die Flugzeit im echten Flugzeug (aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen teilweise in Vero Beach, Florida, absolviert) sei lediglich von 140 auf 115 Stunden reduziert worden, deutlich mehr als die von den Joint Aviation Authorities (JAA) minimal geforderten 70 Stunden.

Zinslose Darlehen

Anders als etwa in Deutschland gibt es von gewerkschaftlicher Pilotenseite keine grundsätzlichen Einwände gegen das neue Konzept. «So, wie das MPL-Konzept in der Schweiz gehandhabt wird, können wir dahinterstehen», bestätigte der Sprecher der Pilotengewerkschaft Aeropers, Peter Schmid, im vergangenen Monat der Fachzeitschrift «Aero Revue». Ziel der neuen MPL-Ausbildung sei es keineswegs, der Swiss möglichst rasch und kostengünstig zu Piloten zu verhelfen, sagt Brennwald. Mit 125 000 Franken sei die Ausbildung gleich teuer wie zuvor geblieben, und die Ausbildungsdauer habe sich lediglich von 24 auf 23 Monate reduziert.

Noch immer spüre die SAT die Luftfahrtkrise nach den Terroranschlägen in den USA, als die Pilotenkorps überall stark schrumpften und sich die Berufsaussichten angehender Piloten drastisch verschlechterten. Die Nachfrage der Swiss belaufe sich derzeit auf jährlich 60 bis 80 neue Piloten; entsprechend sei es das Ziel, jährlich vier Kurse mit 15 bis 20

Schülern zu beginnen. Aufgrund langjähriger Selektionserfahrungen wären, um den Bedarf zu decken, eigentlich 600 bis 800 Anmeldungen pro Jahr nötig; zuletzt belief sich die Zahl auf lediglich 450. Es habe sich offenbar noch nicht genügend herumgesprochen, dass die Karrierechancen mit dem prognostizierten Verkehrswachstum stark gestiegen seien und dass wieder wie früher die Möglichkeit besteht, sich die Ausbildung von der Swiss mit einem zinslosen Darlehen vorfinanzieren zu lassen, das dann nach der Anstellung während zehn Jahren zurückzahlen ist. Kündigt ein Pilot früher, wird freilich eine Pro-Rata-Zahlung fällig.

Nichtaviatische Kundschaft

Swiss Aviation Training soll der Swiss den Pilotennachwuchs sichern, verfolgt aber wirtschaftlich weitere Ziele. Zum Beispiel arbeitet das Unternehmen mit dem brasilianischen Flugzeugbauer Embraer beim Betrieb eines Simulators der Flugzeugtypen 170/190 in Singapur zusammen. Die Kundschaft stammt zurzeit aus Taiwan, Japan, China und Australien, zudem ist man stark verankert in den Märkten in Europa, Afrika und im Mittleren Osten. Weiter selektioniert und bildet SAT Instruktoren für den Markt in Asien aus. Investiert wurde ferner in die Airbus-Simulatoren in Zürich. Brennwald spricht aber auch von Ausbauplänen im nichtaviatischen Bereich: Sie betreffen unter anderem die Schulung des Crew-Resource-Managements, so auf dem Feld der Medizin oder im Hochtechnologiebereich, beispielsweise in Kernkraftwerken.

Bachelor of Science in Aviatik an der Zürcher Hochschule Winterthur

met. Im Bericht des Bundesrates über die Luftfahrtpolitik der Schweiz vom Dezember 2004 heisst es, die Ausbildung im Bereich des Luftverkehrs müsse verbessert werden, indem beispielsweise ein aviatischer Lehrgang auf Fachhochschulstufe angeboten werde. Und die von Bundesrat Leuenberger nach der Unfallserie zu Beginn des Jahrzehnts beim Niederländischen Luftfahrtinstitut (NLR) in Auftrag gegebene Expertise kam zum Schluss, es fehle bei der Ausbildung der aviatischen Berufe ein Systemansatz; gross werde man in der Schweiz bei einer Airline, bei der Flugsicherung, auf einem Flughafen. Die Konsequenzen sind mittlerweile gezogen. Am 7. November 2006 begann an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) in Winterthur der erste Bachelor-Studiengang Aviatik von sechs Semestern. Zurzeit belegen den Lehrgang gut 150 Studenten.

Damit wird in der Schweiz erstmals eine Luftfahrt-Ausbildung im tertiären Bereich angeboten. Wie der Leiter des Studiengangs, Captain Roland Steiner, erläutert, besteht das Ziel in der Heranbildung von System-Generalisten mit Betätigung im Bereich Transport, speziell in der Luftfahrt. Zwar hätten sich zu Beginn etwa 60 Prozent mit dem Berufswunsch Pilot eingeschrieben. Genauso wende sich das Studium aber auch an Anwärter mit Berufsabsichten in anderen Bereichen, etwa im Management von Luftfahrtbetrieben, bei der Flugsicherung, bei Unterhaltsbetrieben, bei Flughäfen, bei Aufsichtsbehörden, bei der Luftwaffe.

Abgedeckt wird das gesamte System Luftfahrt; integriert werden kann der Hauptteil der theoretischen Pilotenausbildung. Absolventen solcher «dualer» Ausbildungsgänge werden dann freilich auch doppelt geprüft, für die Erlangung des Bachelor-Abschlusses an der Fachhochschule und für den lizenzspezifischen Teil durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt. Der praktische Teil der Pilotenausbildung kann bereits während des Studiums in der unterrichtsfreien Zeit begonnen und nach dem Abschluss innerhalb eines halben Jahres beendet werden. Partner ist hier Swiss Aviation Training, weil nur dieses Unternehmen einen sogenannten Integrierten Air-Transport-Pilot-Kurs anbietet, der mit dem Studium an der Fachhochschule zeitlich zu vereinbaren ist. Steiner betont, dass der Bachelor-Lehrgang Absolventen, die sich für die Pilotenlaufbahn im Selektionsprozess als ungeeignet erweisen, zahlreiche interessante Berufsfelder in der Luftfahrt erschliessen kann.

Im zweiten Jahr der Ausbildung an der ZHAW müssen sich die Studierenden auf eine Vertiefungsrichtung festlegen – entweder «Technics & Engineering» oder «Operation & Management», in die auch die allfällige Pilotenausbildung eingebaut ist. Integriert hat den Bachelor-Studiengang als Teil der Ausbildung ihrer Berufspiloten die Luftwaffe – auch um den gezwungenermassen früh ausscheidenden Kampfpiloten nach der Beendigung des Flugdienstes günstige zivile Berufsperspektiven zu eröffnen.

www.swiss-aviation-training.com

Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter:

http://www.nzz.ch/magazin/mobil/noch_immer_zu_wenig_bewerbungen_1.646953.html

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG

Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung oder Wiederveröffentlichung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von NZZ Online ist nicht gestattet.
