

Interview mit Peter Wild, Aerosuisse-Ausbildungsverantwortlicher

«Es fehlt an Nachwuchs»

Swiss-Captain Peter Wild ist Präsident der Kommission für Bildung, Forschung und Innovation (K-BFI) der Aerosuisse und somit eine treibende Kraft bei der Nachwuchsförderung in der Schweizer Aviatik. SkyNews.ch hat ihn zum aktuellen Stand des Bundessupports und zu den Nachwuchsproblemen befragt.

Die Fragen stellten Jacqueline Egloff und Hansjörg Bürgi

Weshalb haben Sie das Präsidium der Aerosuisse-Kommission Bildung, Forschung und Innovation übernommen und damit auch viel Arbeit?

Ursprünglich plante ich dies gar nicht. Nachdem aber der vorhergehende Präsident, Christoph Regli, das Amt wegen anderer Verpflichtungen abgeben wollte, habe ich mich bereit erklärt, die Leitung zu übernehmen. Schliesslich interessieren mich genau diese Themenschwerpunkte enorm, da sie eigentlich das Herz unserer Schweizer Luftfahrtindustrie darstellen. Solange wir in diesen Bereichen stark sind, können wir uns international behaupten, den Standort sichern und die Zukunft garantieren. Ferner ist das Präsidium eine logische Ergänzung zu meinen anderen Tätigkeiten. So bin ich noch Lehrbeauftragter für Luftfahrt an der ETH Zürich mit zwei Luftfahrtprogrammen und jährlich über 200 Studenten, betreibe selber auch Forschung in der Luftfahrt, bin seit Jahren Teilzeit-Fluglehrer bei Swiss, und in der Gletscherfliegerei ausserdem noch als Class Rating Instructor (CRI) tätig. Zurzeit sind wir vier Mitglieder in der Kommission: Christoph Regli, Alois Schneider, welcher schon seit über zehn Jahren dabei ist und viel Erfahrung hat, sowie Beat Hedinger. Er ist seit diesem Frühling dabei und bringt als Helikopterpilot und Sphair-Chef neue Kompetenzen ein. Die Tätigkeit erfolgt vor allem in unserer Freizeit und mehrheitlich unentgeltlich. Daher muss man auch entsprechend Herzblut für die Industrie und die Luftfahrt mitbringen.

«Weder der Bund, noch die Airlines haben Interesse, Piloten mit Steuergeldern auszubilden, die ins Ausland abwandern.»

Wie ist es mit der VFAL, der Verordnung über die Finanzhilfen für Ausbildungen in der Luftfahrt? Müssen Studenten, die Bundessupport erhalten, nach wie vor einen Arbeitsvertrag vorweisen?

Zurzeit ist es so und es wird wahrscheinlich auch ähnlich bleiben! Natürlich haben weder der Bund, noch die Airlines Interesse, Piloten oder andere Spezialisten mit Steuergeldern auszubilden, die dann umgehend oder später ins Ausland abwandern. Hingegen wollen wir auch, dass sich mehr Schweizer fürs Cockpit und andere Luftfahrtberufe interessieren.

Was hat die Aerosuisse im Bereich VFAL alles unternommen?

Die K-BFI hatte bereits letztes Jahr Gespräche mit dem BAZL, da uns die Schwächen der derzeitigen Verordnung bekannt waren, und wir auch von diversen Mitgliedern um Unterstützung ersucht wurden. Ferner haben wir wegen der Komplexität und um die Sorgen direkt und offen zu adressieren, einen Stakeholder Approach vorgeschlagen. Schliesslich

geht es darum, die oft divergenten Interessen und Sichtweisen von Antragsstellern, Politik, Bund, Airlines, Flugschulen und Verbänden auf einen Nenner zu bringen. In bin sehr froh, dass das BAZL diese Herausforderung angenommen hat, obschon es dies nicht müsste. Inzwischen haben wir seit Frühling auch schon zwei Gesprächsrunden hinter uns, wobei wir als Bindeglied zwischen BAZL und der Industrie bereits mehrere pragmatische Lösungen, aufgrund unserer Koordinationsgespräche, vorgeschlagen haben. K-BFI intern haben wir ebenfalls mittels eines Stakeholder-Approachs viel Zeit für eine gangbare Lösung investiert. Ich rechne damit, dass mehrere Optionen eröffnet werden, um so den verschiedenen Anspruchsgruppen näherzukommen. Die Verweildauer von fünf Jahren wird wahrscheinlich auf drei Jahre gesenkt und somit werden mehr Airlines partizipieren. Jedoch muss man sagen, es gibt keine Variante, die es allen recht macht – das kommt der Quadratur des Kreises nahe! Wir sind aber sehr zuversichtlich, dass eine markant bessere Lösung resultieren wird.

ZUR PERSON

Dr. Peter Wild

Er wurde 1967 geboren und hat bis heute eine Flugerfahrung von über 15'000 Stunden auf 37 Flugzeugtypen gesammelt. Peter Wild war mit 17 Jahren jüngster Pilot in der Schweiz und musste jeweils von seiner Mutter an den Flugplatz gefahren werden, damit er fliegen konnte. Neben Segel-, Gletscher-, Wasser- und Deltafliegen, Fallschirmspringen, der Rettungsfliegerei und UL-Operationen, hat er vor allem bei Swissair und Swiss seine breite aviatische Erfahrung aufgebaut und ist heute als Captain und Instruktor auf dem CS100/300 tätig. Nebenbei studierte er in Zürich Betriebswirtschaft und schloss an der renommierten Business-Schule IMD (Lausanne) mit einem MBA ab. Anschliessend erwarb er im Bereich des «Strategischen Airline Managements» in den USA und Australien den Dokortitel. Peter Wild ist verheiratet und Vater von fünfjährigen Zwillingen, einem Mädchen und einem Jungen. Er lebt mit seiner Familie in Engelberg. Seine Freizeit verbringt er mit Gletscherfliegen, Skifahren, Bergsteigen, Langlauf – und allem anderen, was die Berglandschaft ermöglicht. Politisch ist Peter Wild in der nationalen Verkehrskommission (FDP) tätig, war Nationalratskandidat und ist in verschiedenen aviatischen Organisationen aktiv.

Wohin zielt denn der K-BFI-Vorschlag konkret?

Primär möchten wir die Ausbildung von Schweizer Piloten finanziell unterstützen, die eine Sphair-Empfehlung vorweisen können und einen Vorvertrag mit einer Airline haben. Diese Piloten sollen statt der heute üblichen 50 Prozent, neu 75 Prozent der Ausbildungskosten finanziert erhalten. Mich hat schon immer gestört, dass die jungen Leute mit hohen Schulden ihre Karriere beginnen und den Betrag über mehrere Jahre zurückzahlen müssen. Die Einstiegsgehälter sind nicht sehr hoch. Zahlt ein junger Pilot 1000 Franken pro Monat zurück, kann man sich leicht ausrechnen, dass nicht viel Geld übrigbleibt und es einige Jahre dauert, bis die Gründung einer Familie in Betracht gezogen werden kann. Bringt ein angehender Pilot keine Sphair-Empfehlung und/oder keinen Vorvertrag mit einer Airline mit, können die Unterstützungsbeiträge, je nach Verweildauer, bis auf 25 Prozent gesenkt werden. Wir haben mehrere Finanzierungsoptionen vorgeschlagen, um den verschiedenen Ansprüchen der Airlines und Kandidaten Rechnung zu tragen. Wer einen langfristigen Vertrag mit einer Airline vorweist – also Return of Investment – erhält mehr finanzielle Mittel und dies während der Ausbildung. Die restlichen Kandidaten müssen primär die Vorfinanzierung selber organisieren (Bank, Ausbildungskredit, Kantonsdarlehen, Flugschule, Eltern) und erhalten dann rückwirkend finanzielle Mittel. Die Pilotenausbildung kostet heutzutage ungefähr 130'000 Franken. Bei einer 50-Prozent-Unterstützung müssen 65'000 Franken zurückbezahlt werden, ein Prozess, der mehrere Jahre dauern kann.

Am 20. Oktober 2017 hat der erste «Aviation Youth Congress» im Verkehrshaus Luzern stattgefunden, wie ist die Bilanz?

In Zusammenarbeit mit ProAero, dem ehemaligen Luftwaffenkommandanten Markus Gyga und mit der Unterstützung des Aero-Clubs, haben wir seit Januar diesen aufwendigen Kongress vorbereitet. Ziel war es, junge, interessierte Leute im Alter von 16 bis 22 Jahren direkt für die Schweizer Luftfahrtindustrie und deren berufliche Optionen zu begeistern und so den Nachwuchs zu fördern. Wir haben gezielt nicht nur auf Piloten fokussiert, sondern wollten auch die breite Palette an Berufsoptionen in der Luftfahrt aufzeigen. Zu diesem Zweck haben wir mehr als 20 Vorträge über Flughäfen, Airlines, Sphair, BAZL, Luftwaffe, Technik (so Pilatus, RUAG oder SR Technics), Abfertigung und Studiengänge organisiert. Am Aviation Youth Congress nahmen effektiv fast 200 Interessierte aus allen Sprachregionen teil, die durch verschiedenste Unternehmen und



Photo: hjb

Peter Wild ist einer der Initianten des Aviation Youth Congress, der für die Nachwuchsförderung als Bindeglied zwischen Jugendlager und Sphair, eine wichtige Lücke schliesst.

Organisationen informiert wurden. Zudem hatten dann rund 50 Teilnehmer die Chance, dem Forum der Aerosuisse beizuwohnen.

Zwischenzeitlich haben wir auch eine Umfrage durchgeführt und die Rückmeldungen sind sehr positiv und ermutigend. Natürlich haben wir auch Verbesserungspotenziale erkannt, aber dieser Kongress könnte für die Nachwuchsförderung und als Bindeglied zwischen den anderen Elementen, wie Jugendlager und Sphair, eine wichtige Lücke schliessen. Wir werden auf jeden Fall den nächsten Aviation Youth Congress an einem Standort mit mehr Platz, für 400 Interessierte, und nicht gleichzeitig mit der Aerosuisse-Generalversammlung, durchführen. Der Fokus wird auch mehr auf Aviatik-Studiengänge und die anschliessenden Berufsmöglichkeiten gelegt. Die Vorträge werden sprachlich mehr gemischt (Deutsch, Französisch, Englisch) und der Event auf einen ganzen Tag erweitert.

«Fürs Cockpit sind leider die Anmeldezahlen für den zivilen und militärischen Bereich viel zu tief und wir wünschen uns dort wieder mehr Bewerber»

Wie schaut es mit dem Nachwuchs für die Schweizer Luftfahrt generell aus?

Fürs Cockpit sind leider die Anmeldezahlen für den zivilen und militärischen Bereich viel zu tief und wir wünschen uns dort wieder mehr Bewerber. In früheren Jahren war die Zahl viel höher, was den Airlines die Möglichkeit gab, aus

einer grösseren Masse nach geeigneten Kandidatinnen und Kandidaten suchen zu können. Eine Airline muss aber ihre Cockpits besetzen können, um zu fliegen. Da ist die Kulanz bei der Auswahl wohl heute etwas höher als früher. Aber wir brauchen auch wieder höhere Bewerbungszahlen in anderen Sparten wie zum Beispiel bei Fluglehrern für die General Aviation oder bei Nachwuchsingenieuren für die Forschung und Entwicklung. Wir haben auch festgestellt, dass die Berufsinformationssysteme in der Aviatik-Industrie im Allgemeinen zu wenig auskennen und haben dort die Informationstätigkeit direkt verbessert. Zusätzlich benötigen wir immer wieder genügend passende Lehrlinge und Spezialisten, die sich für die diversen Sparten melden. Dazu haben wir extra vor einem Jahr eine HF-Studie mit Swiss Aviation Training durchgeführt, mit dem Zweck Lehrstellen sowie Aus- und Weiterbildungen in der Aviatik zu eruieren. Die Ergebnisse sind auf der Homepage der Aerosuisse aufgeschaltet.

Mit welchen Berufen stehen jene der Fliegerei am meisten in Konkurrenz?

Die erwähnte HF-Studie hat auch analysiert, weshalb heute junge Leute nicht mehr ins Cockpit wollen. Interessanterweise sind dort vor allem Argumente zu finden wie, dass sie in anderen Berufen mehr Joboptionen haben oder nicht unregelmässig arbeiten müssen – freie Wochenenden sind bei der jungen Generation ein Thema. Ich denke, hier müsste man besser informieren: Airlines wie Swiss bieten auch Teilzeitmodelle in der Kabine, am Boden und im Cockpit an und so lassen sich zusätzliche Optionen erarbeiten. Andere Unternehmen haben sicher ähnliche Angebote

te. Auch müssen gewisse Sparten, wie etwa der Frachtbereich, als potenzielle Option noch besser bekannt gemacht werden. Eine klassische Konkurrenz gibt es da nicht, ich denke, es sind vielmehr Studiengänge an Fachhochschulen und an Universitäten, die hier generell im Fokus stehen.

Besteht heute die Gefahr, dass nicht mehr die fähigsten jungen Menschen eine Pilotenkarriere machen, sondern jene mit genügend finanziellen Mitteln im Rücken?

Durch Abklärungen und Selektionen, wie es Sphair anbietet und auch die anderen Schweizer Airlines sie durchführen, ist dem zum grössten Teil ein Riegel geschoben. Hier kommt VFAL eine wesentliche Rolle zu, wo durch die Teilfinanzierung der Ausbildung und die Art, wie Gelder vergeben werden, primär Nachwuchskräfte mit intakten Chancen und Fähigkeiten gefördert werden können.

«*Bis ins Jahr 2035 braucht es jeden Tag weltweit 93 neue Piloten!*»

Der Luftverkehr soll sich – je nach Prognose – in 10 oder 20 Jahren weltweit verdoppeln. Wer soll denn all die Flugzeuge fliegen und instandhalten?

Yves Burkhardt, Geschäftsleiter des Aero-Clubs, hat am Aviation Youth Congress diese Sachverhalte eindrücklich an Beispielen hochgerechnet – bis ins Jahr 2035 braucht es jeden Tag weltweit 93 neue Piloten! Die grossen Wachstumszahlen finden sich vor allem in Asien und Südamerika, wo die Entwicklung gemäss Airbus und Boeing doppelt so schnell voranschreitet wie in Europa oder Nordamerika. Nebst Piloten, Kabinenpersonal und Maintenance-Fachleuten brauchen wir natürlich auch genügend Luftraum sowie Infrastruktur am Boden. Denn Flugzeuge brauchen Pisten und Standplätze. Ehrlich gesagt, wenn ich die Slot-Verfügbarkeit an grossen Flughäfen wie London Heathrow oder Paris anschau, so sehe ich hier schwarz. Es entstehen zwar neue Flughäfen wie beispielsweise in Dubai, doch stellt sich wirklich die Frage, wie der wachsende Luftverkehr in Zukunft bewältigt werden soll. Nachwuchs finden und das Qualitätsniveau halten, gehören sicher auch zu den Herausforderungen der nächsten Jahre.

Weshalb sind Sie Pilot geworden?

Es war schon als kleiner Knabe mein Traum und ich denke, es ist heute immer noch einer der tollsten Berufe auf diesem Planeten. Zuerst

war ich neben dem Studium als Fluglehrer tätig (IFR), dann kam ich zur Rettungsflugwacht und flog vier Jahre auf dem Hawker und Challenger-Jet. Spannend, da ich weltweit im Einsatz war. Dann bewarb ich mich bei Swissair und durchlief 1992 die SLS. Ich kam auf die MD-80 und war zehn Jahre lang als Management-Pilot (50 Prozent Fliegen, 50 Prozent Büroarbeit) in verschiedenen Funktionen tätig. Anschliessend war der Jumbo an der Reihe, dann MD-11, Airbus 340, 330, 320 und jetzt fliege ich auf der CSeries und in einem Jahr kommt, wahrscheinlich als letztes Flugzeug meiner Karriere, die Boeing 777. Die CSeries fliegt sich sehr schön, fein und angenehm und ist fuel-effizient, so dass man längere Strecken fliegen kann, als mit ähnlichen Jets. Das ermöglicht neue Potenziale und Destinationen. Und die Passagiere profitieren vom hellen Interieur und den geräumigen Toiletten. Durch die Übernahme von Bombardier durch Airbus ist auch die Zukunft der CSeries gesichert. Schliesslich kann ich als Captain nicht nur direkt das Produkt und die Stimmung an Bord steuern, sondern ich erfahre dauernd die neusten technologischen Entwicklungen in einem hochspannenden, dynamischen Umfeld, und arbeite zudem mit tollen Kolleginnen und Kollegen zusammen. Was will man mehr...

Welches war Ihr bislang schönstes fliegerisches Erlebnis?

Da gibt es viele! Zum Beispiel operierte ich einmal von Zürich nach Emmen, um dort die neue Swissscoy-Truppe nach Pristina zu fliegen. Anschliessend hatten wir die Chance, an der Zeremonie für die Übergabe teilzunehmen und die Swissscoy-Einheit, die sechs Monate im Kosovo war, wieder nach Hause zu fliegen. Die Stimmung an Bord bleibt unvergesslich.

Welches ist Ihr Lieblingsflugzeug?

Zweifellos der Jumbo, der ist für Piloten gebaut. Er war sehr redundant ausgestattet, alle Systeme waren mehrfach vorhanden. Fiel ein Triebwerk aus, so kostete das nur ein Lächeln, bei zwei musste man langsam «etwas machen», doch der Flieger hielt sich auch mit nur einem Triebwerk noch in der Luft, sofern er nicht zu schwer war. Der Jumbo hatte ein Dreimann-Cockpit, mit dem Flight Engineer, was eine besondere Cockpitkultur förderte. Der Captain war Operationschef, der Copilot flog die Maschine und der Flight Engineer war fürs Technische verantwortlich. Die 370 Tonnen waren toll zum Fliegen. Im Nordatlantik haben wir immer alle überholt und eine entsprechende Strichliste geführt. Auch rein optisch ist der Jumbo ein sehr schönes Flugzeug. +

STICHWORTE

Sphair

Wichtiges Element, das den Nachwuchs fürs Cockpit und auch bei den Fernspähern sicherstellt.

Neuer Schweizer Kampffjet

Ein MUSS! Es zeigt sich aus der Geschichte, dass wer den Luftraum beherrscht, auch die Kontrolle über den Boden hat. Ferner investieren wir als Staat mit nur 0,7 Prozent des Bruttoinlandproduktes vergleichbar weniger in die Armee als andere Staaten in Europa (Deutschland erhöht auf 2,0 Prozent).

BAZL

Das BAZL macht aus unserer Sicht sehr gute Arbeit und ist für die Anliegen der Aviatik nicht nur empathisch, sondern hat immer wieder ein offenes Ohr und ist bestrebt, praktikable Lösungen für die Industrie zu erzielen. Zudem muss man erwähnen, dass die Rolle des BAZL oft nicht einfach ist, da sie zwischen anderen Behörden (etwa EASA) und globalen Trends (so Drohnen) schnell und verantwortlich reagieren muss. Ich habe hier nur lobende Worte.

Drohnen

Die Entwicklung läuft schneller, als die Behörden und das Umfeld reagieren können. Drohnen bringen sicher neue Innovationen für unsere Leben, aber auf der anderen Seite verschärft sich auch die Situation in der «Ressource» Luftraum.

Airbus A380

Der A380 ist rund 20 Prozent günstiger in den Einheitskosten als andere Langstreckenflugzeuge, jedoch funktioniert das auch nur, wenn das Flugzeug «organisch» gefüllt werden kann. Leider steigt mit dieser grossen Kapazität auch der Druck auf die Fluggesellschaft, die Sitze zu verkaufen und unter Vollkosten zu operieren. Es zeigt sich, dass der A380 wahrscheinlich nahe am «End of Lifecycle» ist.