

Aviation. What else?

Der Funke ist gesprungen am 25. November im Verkehrshaus Luzern: Aviatik-Profis haben mit Geschichten und Tipps den über 250 aus dem ganzen Land ins Verkehrshaus Luzern angereisten Jugendlichen Luftfahrtberufe näher gebracht – von A wie Airline-Pilot bis Z wie ZHAW-Aviatikstudium. Den Traumberuf Pilot und die Faszination für die Luftfahrt gibt es auch in der Generation Z.

Report von Eugen Bürgler

«Absoluter Quatsch!» Schon im ersten Referat räumten die beiden Piloten Alexandra Eifert (Swiss) und Sam Ochsner (Edelweiss) mit Vorurteilen auf: Nein, es braucht im Cockpit nicht schulische Überflieger und keine Genies in Mathematik (Kopfrechnen jedoch hilft), und nein, eine Brille ist nicht das Killerargument für eine Pilotenkarriere. Was aber zutrifft, dass in den Swiss-Cockpits nur gerade fünf Prozent Frauen sitzen, deshalb ermunterte Alexandra Eifert ganz besonders alle Frauen im Saal: «Macht's, es lohnt sich!»

Finanzierung lässt sich stemmen

Was es aber bei Swiss und Edelweiss zum Beispiel braucht, um einen Platz im Cockpit zu bekommen, sind Englisch- und Deutsch-

kenntnisse mindestens auf Level B2, eine Matura oder eine abgeschlossene Berufslehre mit der Eintrittsqualifikation für eine Berufsmatura und einige Franken auf der hohen Kante. Doch auch die Finanzen sollten dank Unterstützung durch den Bund und rückzahlbarem Darlehen der Airline kein unüberwindbares Problem darstellen.

«Ihr arbeitet noch lange. Sucht euch einen Beruf, der Euch gefällt!» Gregory Gillioz

Die ganze Linienpilotenausbildung bei Swiss oder Edelweiss kostet zwar 140'000 Franken, doch zu Ausbildungsbeginn müssen Flugschüler «nur» 15'000 Franken einzahlen, weitere 20'000 Franken werden nach etwa acht Monaten fällig, bevor die Fortgeschritte-

nenausbildung auf einmotorigen Flugzeugen beginnt. 60'000 Franken beträgt für Schweizerinnen und Schweizer der finanzielle Support durch den Bund, die restlichen 45'000 Franken schießt die Airline vor und sie werden nach einer Anstellung in Raten zu 1000 Franken während 45 Monaten vom Lohn abgezogen.

Von der Ramp bis ins All

Mit Traumdestinationen oder anspruchsvollen Seitenwindlandungen in Göteborg konnten die Vertreterinnen von bodengebundenen Aviatikberufen wie Lara Quaranta und Claudia Dubach von Swissport nicht punkten, doch sie zeigten, dass Aviatik auch am Boden fasziniert und interessante Job-Perspektiven bietet. Bei Swissport gebe es sehr flexible Teilzeitmodelle, bis hin zu reduzierten Pensen während der Prüfungszeit im Studium – und das alles

Marlen Abegg



AYC

Was hat dich dazu bewegt, den Aviation Youth Congress zu besuchen?

Es ist mein Kindheitstraum, Astronautin zu werden. Ich habe zwar nicht alles 100-prozentig auf dieses Ziel ausgerichtet, aber seit der ersten Primarklasse habe ich dieses Ziel immer im Hinterkopf.

Was müsste sich in der Aviatikberufswelt ändern, um für dich noch attraktiver zu sein?

Ich glaube, die Luftfahrt muss sich einfach noch mehr nach aussen präsentieren, auch auf Kanälen wie Instagram. Ich beobachte in meinem Umfeld, dass zum Beispiel Pilotin bei vielen ein Kindheitstraum ist, aber dann wieder verfliegt oder als unerreichbar angesehen wird.

Was hat dich am AYC am meisten begeistert, interessiert oder inspiriert?

Ich bin vor allem wegen der Sphair-Präsentation gekommen, aber auch die Rega-Vorstellung hat mich sehr angesprochen. Ich finde es mega-interessant hier.

Welches sind deine persönlichen beruflichen Ziele?

Ich will sicher das Sphair-Screening in Angriff nehmen und dann wenn möglich den Sphair-Kurs machen. Ich werde mich in den nächsten Wochen anmelden.



In den Pausen zwischen den Präsentationen am Aviation Youth Congress in Luzern entwickelten sich sofort interessante Diskussionen zwischen den Aviatik-Profis von heute und morgen.

im sehr internationalen Flughafenumfeld. Als Einstiegslohn einer Laufbahn als Ramp Supervisor winken 5310 Franken pro Monat.

Zwei Stockwerke höher angesiedelt ist die Sphäre von Renato Krpoun vom Swiss Space Office. Er machte den Jugendlichen Perspektiven schmackhaft, an die sie vielleicht noch nie gedacht haben: Bei der europäischen Welt- raumagentur ESA arbeiten etwa 25 Schweizer und es könnten laut Renato Krpoun mehr sein. Die ESA sei unabhängig von der EU und die Schweiz sei ESA-Mitglied mit allen Rechten und Pflichten. Entsprechend hätten Schweizerinnen und Schweizer beim kommenden Generationenwechsel bei der ESA durchaus intakte Job-Chancen.

Nicht träumen, anpacken!

Einen Einblick in die Karrieremöglichkeiten bei der Rega inklusive aussergewöhnlichen Berufen am Boden bot Philipp Simmen. Er hat vor sechs Jahren vom Challenger-Cockpit ins Büro gewechselt und ist heute bei der Rega verantwortlich für die Helikopter-Operation und ist Geschäftsleitungsmitglied.

Gregory Gillioz zeigte mit dem Beispiel seiner Karriere, dass ein Platz im Airliner-Cockpit auch mit einer teilweise berufsbegleitenden Ausbildung erreichbar ist. «Pilot war ein Kindheitstraum und schien unerreichbar weit weg.

Nach drei Jahren Ausbildung habe ich im letzten Sommer bei Helvetic Embraer E190-E2 geflogen.» Nach der Lehre als Mediamatiker habe er mit 22 Jahren noch Sphair absolviert, die Privatpilotenausbildung durchlaufen und dann bei der Horizon Flight Academy die ATPL-Theorie absolviert, daneben aber noch im 80-Prozent-Pensum gearbeitet und die Night-VFR-Ausbildung gemacht. «Das war viel, aber es ist möglich», räumte Gregory Gillioz ein, der den Jugendlichen den Ratschlag mitgab: «Ihr arbeitet noch lange. Sucht Euch einen Beruf, der euch gefällt!» Sein Ausbildungsweg bis zum Pilot HF dauerte drei Jahre, umfasste 209 Flugstunden und 322 Landungen – das bei Kosten von 125'000 Schweizer Franken. An diesen Kosten beteiligte sich der Bund mit 60'000 Franken. Und übrigens, in seinen ersten acht Monaten bei Helvetic Airways hat Gregory Gillioz bereits 330 Flugstunden absolviert, mehr als in den drei Ausbildungsjahren.

Auch Piloten sind mal zu Hause

Sein Kollege Florian Häfliger, ebenfalls Embraer E2-Pilot bei Helvetic Airways, ermutigte alle, am Ziel festzuhalten, auch wenn nicht alles wie geplant läuft: «Ich wollte unbedingt Militärpilot werden. Das hat nicht geklappt, aber viele Wege führen ins Cockpit. Bei den Wenigsten ist es eine gerade Linie.» Ein zweites

AYC



Nils Walz

Was hat dich dazu bewegt, den Aviation Youth Congress zu besuchen?

Einen regulären Beruf konnte ich mir ehrlich gesagt nie vorstellen und ich war schon immer sehr technikinteressiert. Die hier in den Präsentationen genannten Aspekte von Luftfahrtberufen wie ein unüblicher Arbeitsplatz oder das Arbeiten mit Technik haben mich schon immer angesprochen. Und ich finde Flugzeuge einfach faszinierend.

Was müsste sich in der Aviatikberufswelt ändern, um für dich noch attraktiver zu sein?

All die verschiedenen Selektionsschritte, die einem bevorstehen, geben schon zu denken. Sie machen den Berufseinstieg auch schwer planbar. Man muss ziemlich viel investieren, viel leisten, hat aber immer im Hinterkopf, dass vielleicht doch nichts aus dem Traum wird. Hier würde die Möglichkeit für mehrere Anläufe vielleicht unnötigen Druck rausnehmen.

Was hat dich am AYC am meisten begeistert, interessiert oder inspiriert?

Die Vorstellung der Rega hat mir besonders gut gefallen, Helikopter haben mich vom flugdynamischen Aspekt her schon immer besonders fasziniert. Da werde ich mich sicher an ihrem Stand noch weiter informieren. Auch die Präsentation der Horizon Flight Academy hat mich wegen ihrem berufsbegleitenden Ausbildungsweg besonders angesprochen, das ist für mich sehr interessant.

Welches sind deine persönlichen beruflichen Ziele?

Dass fliegen eines Tages mein Berufsalltag ist.



Eveline Steiner

Was hat dich dazu bewegt, den Aviation Youth Congress zu besuchen?

Die Fliegerei fasziniert mich seit meiner Kindheit. Mein Vater hat mich als vierjähriges Mädchen zur Axalp-Fliegerdemonstration mitgenommen. Ich bekomme immer noch Gänsehaut, wenn ich so eine grosse Metallmaschine beim Abheben beobachte. Dass das funktioniert, die Physik dahinter – ich will das verstehen, das ist mein Ziel. Ich fliege jedes zweite Jahr nach Neuseeland, weil ein Teil meiner Familie dort ist. Das Boarding am Flughafen, der lange Flug, dann das Ankommen – das löst sehr schöne Emotionen aus.

Was müsste sich in der Aviatikberufswelt ändern, um für dich noch attraktiver zu sein?

Ich frage mich eher, weshalb ich in meinem Umfeld die Einzige bin, die so fasziniert ist von der Fliegerei. Ich verstehe nicht, weshalb die anderen nicht sofort den Flightradar auf dem Mobiltelefon zücken, wenn ein Flugzeug vorbeifliegt... Mich hat der Fliegervirus ohnehin komplett gepackt.

Was hat dich am AYC am meisten begeistert, interessiert oder inspiriert?

Definitiv am meisten fasziniert hat mich das Gespräch mit einem jungen Militärpiloten. Er konnte mir erzählen, wie er in einer ähnlichen Situation wie ich heute den Sphair-Kurs absolviert hat. Er hat mich darin bestärkt, Leistungen für mich zu erbringen und mich nicht unbedingt mit anderen zu messen, und alles Schritt für Schritt anzugehen.

Welches sind deine persönlichen beruflichen Ziele?

Mein grösstes Ziel ist Kampfpilotin, wenn es dazu nicht reicht, möchte ich Linienpilotin auf der Langstrecke werden, auch Helikopterpilotin bei der Rega würde mich faszinieren.

Standbein sei immer gut, er zum Beispiel sei informatikaffin und arbeite bei Helvetic Airways in einem Teilzeitpensum als EFB-Administrator (Electronic Flight Bag).

Die beiden Helvetic-Piloten haben mit einem weiteren Vorurteil bezüglich Pilotenberuf aufgeräumt: «Es stimmt nicht, dass Piloten am Abend nie zu Hause sind», meinten sie übereinstimmend. Bei Helvetic Airways sei bei einem 100-Prozent-Arbeitspensum ein Nachtstopp auswärts pro Woche die Regel.

Sphair-Absolventen im Vorteil

«Bei uns arbeitet jeden Tag ein Team von unglaublich motivierten Menschen», sagte Sphair-Geschäftsführer und Militärhelikopterpilot Beat Hedinger, der in den Pausen zwischen den Präsentationen zusammen mit Berufskollegen jede Frage der jungen Frauen und Männer beantwortet und Lösungen für vermeintliche Probleme gesucht hat. Von der Faszination, im Cockpit eines Kampffluges zu sitzen oder mit einem Super Puma auf taktischer Mission auf Baumwipfelhöhe zu fliegen, musste er die Jugendlichen in Luzern nicht überzeugen. «Seid ehrlich, authentisch und übertreibt nicht», hat er den Nachwuchstalente für die kommenden Selektionsschritte geraten, denn: «Tom Cruise hätte bei uns niemals bestanden.»

«Meldet Euch bei Sphair an und macht die Selektion», so ein weiterer Appell von Beat Hedinger, denn eine Sphair-Empfehlung bedeute auch Vorteile im Bewerbungsprozess bei Airlines und Priorität bei der Ausbildungsfinanzierung durch den Bund (VFAL – Verordnung über die Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt). Seine Sphair-Kernbotschaften waren: Alle, die es versuchen, und nur jene, haben eine Chance, Frauen sind absolut willkommen, eine Anmeldung bei Sphair ist bis 22-jährig möglich (Screening muss vor dem 23., für Offiziere vor dem 24. Geburtstag erfolgen) und Brillen oder Linsen sind kein genereller Hinderungsgrund.

Ausbildung in der Schweiz lohnt sich

Zum ersten Mal am von der Stiftung Pro Aero und der Aerosuisse als Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt organisierten Aviation Youth Congress stellte sich auch Swiss Helicopter vor. Der CEO Rolf Heuberger, selbst Pilot und Fluglehrer, hat unterstrichen: «Wir reden viel über Piloten. Aber ohne die Techniker geht kein Pilot in die Luft.» Ein Techniker von Swiss Helicopter war vor Ort und erzählte von seinem verantwortungsvollen Beruf und Rolf Heuberger machte darauf aufmerksam, dass der Weg ins Cockpit auch über eine Ausbildung als Techniker führen kann. «Auf

dem Weg zum Berufshelikopterpiloten müsst ihr den ersten Schritt bis zur Privatpilotenlizenz selbst bezahlen – das kostet euch 35'000 bis 40'000 Franken.

«Aber ein PPL(H) zu finanzieren, ist kein Ding der Unmöglichkeit», sagte der Swiss-Helicopter-CEO und hatte ebenfalls einen Rat dabei: «Macht die PPL-Ausbildung in der Schweiz und wartet nicht, macht sie jetzt. Ich bin nicht beleidigt, wenn ihr das PPL im Ausland macht, aber wieso soll ich Euch nachher einstellen, wenn ich fünf Talente aus der eigenen Flugschule habe, deren Stärken ich kenne?» Weiter legte er den Jugendlichen ans Herz, mit den Fachleuten zu sprechen, anstatt nächtelang zu googeln. Mit einem bei Swiss Helicopter absolvierten PPL(H) und der Gebirgsausbildung (MOU) sowie 100 Flugstunden Erfahrung (wovon 40 Stunden als PIC) können sich Jungtalente bis zum Alter von 29 Jahren zur weiteren Förderung in Richtung Berufshelikopterpilot für das Programm «SH Pro Talents» anmelden.

Der Fliegervirus ist noch da

Nadine Keist sagt wo's langgeht – als Tower- und Approach-Controllerin bei Skyguide auf dem Flugplatz Bern. «Wir haben viel von super Piloten gesprochen heute, aber ich sage euch, auch die sind manchmal etwas verwirrt, glaubt mir», scherzte sie. Die Ausbildung bei Skyguide (zwei bis vier Jahre) hat sie als sehr praxisorientiert beschrieben und Nadine Keist konnte von sehr attraktiven Anstellungsbedingungen berichten: Ein Jahresgehalt im ersten Jahr von 85'000 Franken bei 35 bis 38 Arbeitsstunden pro Woche töne doch nicht schlecht. Im 28. Dienstjahr können es dann auch 182'500 Franken sein, spezielle Zulagen nicht inbegriffen.

«Seid ehrlich, authentisch und übertreibt nicht – Tom Cruise hätte bei uns niemals bestanden.»

Beat Hedinger

«Vor zwei Wochen habe ich mit dem grossen Hallenkran ein Zwei-Millionen-Triebwerk zur Montage heben dürfen, gestern habe ich bis 18 Uhr unter dem PC-7 Mk.II gelegen, um die Flaps zu testen», berichtete Till Heusser von seiner Zeit als Engineering Trainee bei den Pilatus Flugzeugwerken. «Wir wechseln ständig die Abteilungen – so erhalten wir einen so tiefen Einblick in die Fliegerei wie wohl kaum irgendwo sonst.»

Die Flughafen Zürich AG, die IG Air Cargo, Jet Aviation, die IG Air Cargo, das Aviatikstudium

Foto VBS / DDPS, Major Donat Achermann



70 Sphair-Absolventen wurden am 14. November an Bord eines Swiss Airbus A220-300 durch F/A-18 Hornets der Schweizer Luftwaffe abgefangen. Arbeitsplätze mit besten Aussichten.

um an der ETH oder ETH Space Studies – die Palette der gezeigten Möglichkeiten am Aviation Youth Congress war breit und umfassend. Christoph Regli, Studiengangleiter Aviatik an der ZHAW, hat die Möglichkeit eines Bache-

lorstudiums Aviatik vorgestellt – als ideales Sprungbrett, um eine neue Ära der Aviatik mitzugestalten. Denn die jungen Talente stehen in einer Zeit am Anfang ihrer Berufslaufbahn, in der sich die Aviatik massiv wandeln wird –

Stichwort nachhaltiges Fliegen. Aber, was die Jugendlichen an jenem nassgrauen Samstagmorgen in Luzern unmissverständlich deutlich gemacht haben: Der Fliegervirus lebt weiter. www.sphair.ch 

Alexis Suter



AYC

Was hat dich dazu bewegt, den Aviation Youth Congress zu besuchen?

Pilot ist für mich seit der Kindheit ein Traumberuf. Auf dem Männlichen habe ich in der Skischule immer den Helikoptern zugeschaut, das hat mich sehr fasziniert und bis heute sehr interessiert.

Was müsste sich in der Aviatikberufswelt ändern, um für dich noch attraktiver zu sein?

Ich finde es eigentlich ziemlich gut, wie es ist. Es gibt Sphair als Einstieg und es ist mit Kosten so organisiert, dass man eine Lösung finden kann, zum Beispiel wenn man bei der Swiss Linienpilot werden möchte. Ich mag die Transparenz, mit der hier die verschiedenen Möglichkeiten aufgezeigt werden. Solche Events wie heute sollte man vielleicht öfters machen.

Was hat dich am AYC am meisten begeistert, interessiert oder inspiriert?

Es war für mich sehr spannend, die verschiedenen Sparten der Fliegerei zu sehen und die Geschichten und Tipps von denen zu hören, die heute in der Aviatik arbeiten.

Welches sind deine persönlichen beruflichen Ziele?

Ich möchte gerne Helikopterpilot bei der Schweizer Armee werden und wenn das nicht klappt, möchte ich Linienpilot bei der Swiss werden – auf jeden Fall möchte ich ins Cockpit.