

# Abheben hat seinen Preis

Ein Beruf zwischen altem Glanz und neuen wirtschaftlichen Realitäten: Wer heute Pilot werden will, nimmt finanzielle Risiken in Kauf - und hat gerade deshalb sehr gute Jobaussichten.



Sie haben die Ausbildung geschafft: Zwei Piloten im Cockpit. Foto: Christian Beutler (Keystone)

## Pierre Hagmann

Die Linienpiloten haben die Glanz-und-Gloria-Epoche hinter sich. Statt schicker Sonnenbrillen dominieren heute Streiks und Streitereien die öffentliche Wahrnehmung dieses Berufsstandes, der mit harten wirtschaftlichen Realitäten konfrontiert wird. Der Traum vom Fliegen aber ist ein ewiger, und so ist der Pilotenjob für viele noch immer ein Traumjob. Fragt sich nur, wer sich diesen Traum heute noch leisten will und kann.

Nicolas Bachmann ist Piloteninstruktor und Presseverantwortlicher bei der Horizon Swiss Flight Academy, dem zweiten Schweizer Piloten-Ausbildungsbetrieb neben der Swiss-Schule Swiss Aviation Training (SAT). Er sagt: «Der potenzielle Nachwuchs hat mittlerweile ein sehr realistisches Bild von diesem Beruf.» Es habe seine Zeit gebraucht, bis die veränderten Bedingungen im Bewusstsein von jungen Cockpit-Anwärtern angekommen seien. Damit meint Bachmann vor allem die Löhne, die seit Jahren sinken.

Gleichzeitig sei das zu negative Berufsbild, das nach den 9/11-Anschlägen und der Wirtschaftskrise entstanden ist, relativiert worden. Zu diesem negativen Bild, sagt Bachmann, hätten gerade auch die arrivierten Berufsleute und ihre öffentlichen Klagelieder über den Niedergang beigetragen. Heute scheint zumindest der Nachwuchs auf dem Boden der Realität gelandet. Junge Menschen, die auf ein optimales finanzielles Aufwand-Ertrag-Verhältnis aus sind, verzichten heute besser auf eine Pilotenausbildung.

## Staatliche Hilfe unterwegs

Einer, der seinen Traum vom Fliegen verwirklicht, ist Raphael Keller. Er sagt: «Was ich hier mache, ist aus finanzieller Perspektive nicht die sinnvollste Wahl.» Der 31-jährige gebürtige Berner hat nach seinem abgeschlossenen BWL-Studium einen gut bezahlten Job gefunden - da entsann er sich plötzlich, wie er schon als 5-Jähriger davon träumte, Flugzeuge zu fliegen. Keller entschloss sich für eine berufsbegleitende, gut dreijährige Ausbildung bei Horizon. Er reduzierte auf

60 Prozent und arrangierte sich damit, dass Geld wieder zum knappen Gut wurde. Nicht nur verdiente er viel weniger, die Ausbildung hat auch ihren Preis - sie kostet über 100 000 Franken.

Für Keller kam aus finanziellen Gründen nur der berufsbegleitende Weg infrage. «Beruf und Ausbildung und das restliche Leben unter einen Hut zu bringen, war phasenweise sehr herausfordernd.» Das bestätigt Instruktor Bachmann: «Es sind drei relativ harte Jahre.» Doch diejenigen, die das auf sich nehmen, würden keinen Franken bereuen.

Im Gegensatz zu anderen höheren Berufsausbildungen fehlen bei der Pilotenausbildung die Unterstützungsbeiträge vom Bund. Diese Ungerechtigkeit ist erkannt: Angehende Berufspiloten sollen wieder staatlich unterstützt werden, so wie das bis Mitte der 90er-Jahre zu Swissair-Zeiten der Fall war. Die Subventionen sind beschlossene Sache, treten aber frühestens 2015 in Kraft; noch wird über Details beraten.

## Keine Nachwuchsprobleme

Bei so hohen Ausbildungskosten könnte man annehmen, der Schweizer Aviatikbranche gingen die Nachwuchspiloten aus. Doch sowohl Bachmann als auch Uschi Roth von der Swiss-Tochter Swiss Aviation Training dementieren, dass ein akuter Mangel bestehe. SAT-Kommunikationschefin Roth sagt aber auch: «Wir suchen und brauchen neue Piloten.» Jugendliche hätten heute eine grössere Wahl an Berufen, und so müssten «alle Firmen mehr um Talente kämpfen, nicht nur die Swiss». Dass sich die Airline um neuen Nachwuchs bemüht, dokumentieren Massnahmen wie zum Beispiel die Organisation eines Promotion-Events zusammen mit der Sphair, der aviatischen Ausbildungsplattform des Bundes. «Bis jetzt konnte der Bedarf der Swiss - 60 bis 80 Piloten pro Jahr - immer gedeckt werden», sagt Roth. SAT bietet nur den Vollzeit-Ausbildungsweg an, allerdings mit Vorfinanzierungsoptionen. Die Anzahl an Bewerbungen hat sich seit 2012 bei ungefähr 750 pro Jahr eingependelt, darunter immer mehr aus dem Ausland. Bis 2007 waren es jährlich

noch rund 450. Dann begann die Swiss, aktiver nach Piloten zu suchen.

Die Fluggesellschaft zielt in der Rekrutierung ganz auf eigenen Nachwuchs. Die Kategorien «Ready-Entry» und «Direct-Entry», in der sich bereits anderswo ausgebildete Piloten auf offene Stellen bewerben können, sind laut Swiss-Website seit dem 27. August 2012 «aufgrund der grossen Nachfrage» geschlossen. Auch die Horizon Academy kann den Bedarf decken, obwohl es in den letzten beiden Jahren laut Nicolas Bachmann «etwas knapp» geworden sei. Ein Engpass, der vor allem auf die Expansion der Darwin Airline (Etihad Regional) und die laufende Flottenverdoppelung von Helvetic Airways zurückzuführen sei. Jährlich durchlaufen 25 bis 30 Nach-

wuchspiloten die Horizon-Ausbildung; diese Zahl sei seit Jahren konstant, es sind fast ausschliesslich Schweizer. Nur etwa ein Fünftel davon sind Frauen, etwas mehr als bei SAT. Ein Mangel, sagt Bachmann, zeichne sich weniger bei den Piloten als vielmehr bei den Instrukto-

ren ab. Heute haben frisch ausgebildete Piloten sehr gute Aussichten auf eine Stelle. Aber obwohl die Ausbildungsstätten aktiv um potenzielle Piloten werben, kommt man nicht einfacher zu einem Ausbildungsplatz. Die Quote jener, die beim sechsstufigen SAT-Eignungstest hängen bleiben, ist sogar leicht gestiegen, denn die Anforderungen sind hoch. «Mit der Computerisierung der Maschinen ist der Anspruch ans vernetzte Denken gestiegen», sagt Bachmann. Allzeit gefordert ist der lückenlose Überblick über die diversen komplexen Systeme

an Bord sowie deren effiziente Steuerung. «Der moderne Pilot muss Manager- und Führungsqualitäten haben.» Schon am Boden seien ziemlich viele Entscheidungen zu treffen. Gleichzeitig wird heute bei der Selektion auch mehr Gewicht auf emotionale Intelligenz und Sozialkompetenz gelegt. Die Hierarchien sind abgeflacht, die Arbeit im Flugzeug ist mehr denn je Teamwork, der Linienpilot kein Einzelkämpfer mehr.

Das Berufsbild hat sich verändert, doch eines ist noch immer gleich: Für die werdenden Piloten steht das Fliegen im Zentrum. Raphael Keller wohnt jetzt in Zürich und freut sich auf seinen neuen Job. Kaum war die Ausbildung abgeschlossen, hatte er einen Vertrag in der Tasche. Ab Januar startet er als Co-Pilot für eine Schweizer Airline. Ein teurer Traum wird wahr.

Ausbildung zum Linienpiloten in der Schweiz

## So wird der Traum vom Fliegen wahr

In der Schweiz gibt es zwei Anbieter für die Ausbildung zum Linienpiloten: Swiss Aviation Training (SAT) oder Horizon Swiss Flight Academy. Beide sogenannten Ab-initio-Ausbildungen (ohne fliegerische Vorkenntnisse) sind an Airlines gekoppelt. Swiss Aviation Training ist eine Tochter der Swiss, die Horizon Academy ein Teil der Helvetic Airways Group.

Wer zur Swiss will, bewirbt sich für einen SAT-Ausbildungsplatz. Es existieren zwei Modelle: die «Air Transport Pilot»-Ausbildung, die mindestens 18 Monate dauert (Vollzeit). Wer den Abschluss schafft, kann sich bei der Airline seiner Wahl um eine Stelle bewerben. Die Alternative heisst «Integrierte Multi-Crew-Pilot-License-Ausbildung» (MPL). Dieser Weg dauert ebenfalls 18 Monate im Vollzeitpensum und führt direkt zu einer Anstellung bei der Swiss. MPL steht deshalb nur Swiss-vorfinanzierten Kandidaten offen. Die Kosten für die SAT-Ausbildung betragen rund 130 000 Franken.

Die Swiss beziehungsweise SAT stellt folgende Grundanforderungen an

potenzielle Bewerber:

- Schweizer Bürger(in) oder EU- oder Efta-angehörig
- Zwischen 20 und 33 Jahre alt
- Zwischen 160 cm und 198 cm gross
- Abgeschlossene RS oder Zivildienst-/Zivilschutz-Grundausbildung. Militärdiensttauglichkeit ist also keine Pflicht.
- Matura/Berufsmatura-Abschluss oder abgeschlossene berufliche Grundausbildung (Lehre)
- Deutsch- und Englischkenntnisse (Niveau B2). Französisch von Vorteil, aber erst zu einem späteren Zeitpunkt in der Laufbahn zwingend erforderlich.
- Weit- oder Kurzsichtigkeit bis zu +5,0/-6,0 Dioptrien akzeptiert. Kontaktlinsen oder Brille sind heute kein Hindernisgrund mehr.

Wer diese Bedingungen erfüllt, durchläuft einen mehrstufigen Eignungstest, in dem die Intelligenz, das fliegerische Talent, Kenntnisse in Mathematik, Physik und Geometrie sowie die medizinische Verfassung und persönliche Eignung überprüft werden. Durchschnittlich 15 bis 20 Prozent der Bewerberin-

nen und Bewerber bestehen den Test - für diese kann dann die Pilotenausbildung mit wechselnden Phasen von Theorie und Praxis beginnen.

Im Anschluss daran folgt die Schulung auf einen bestimmten Flugzeugtyp, bevor schliesslich die Streckeneinführung bei der Swiss folgt. Die Laufbahn beginnt im Rang eines First Officer auf der Kurzstrecke.

Interessierte zwischen 17 und 20 Jahren können bei der Sphair, der aviatischen Ausbildungsplattform des Bundes, ein zweiwöchiges Fliegertraining absolvieren, um Einblicke in den Beruf zu erhalten.

Die Horizon Swiss Flight Academy in Kloten arbeitet mit der SAT zusammen und stellt ähnliche Zulassungsbedingungen an Kandidatinnen und Kandidaten. Der grosse Unterschied besteht darin, dass die Ausbildung hier berufsbegleitend absolviert werden kann. In den meisten Fällen wird das auch so gemacht. Normalerweise dauert dieser Weg drei Jahre und kostet zwischen 100 000 und 110 000 Franken. Absolventen erhalten keine Vorfinanzierung und sind frei in der Wahl der Airline, für die sie später arbeiten wollen.

*Pierre Hagmann*