TAGBLATT

Leben: 21. Januar 2009, 01:00

Karriere über den Wolken

Vor dem Start: Im Cockpit des Kleinflugzeuges, einer DR-42 Twin Star, bereitet sich ein Flugschüler unter Anleitung des Fluglehrers auf den Abflug in Altenrhein vor.

Der Traum vom Fliegen muss nicht länger ein Traum bleiben. Die Fliegerschule St. Gallen-Altenrhein bietet Jungen wie Älteren die Chance, sich in modernem Umfeld zum Berufs- oder Linienpiloten auszubilden.

Herr Arnold, was sind die Voraussetzungen für die Aufnahme an die Pilotenschule Altenrhein?
Peter Arnold: Die Voraussetzungen sind eine gute Grundbildung, technisches Verständnis, schnelle Auffassungsgabe, emotionale Stabilität, Intelligenz und ein guter Leumund. Ganz wichtig sind zudem hohe Motivation und starke Willenskraft.

Gibt es einen Fitness-Eignungstest?
Arnold: Für Privatpiloten nicht. Es ist allerdings schon so, dass die Belastungen sehr gross sind und jemand, der fit ist, es leichter hat. Man braucht für die Pilotenausbildung ein fliegerärztliches Tauglichkeitsattest, das bei Privatpiloten alle zwei Jahre wiederholt wird. Bei Berufs- und Linienpiloten sind die Kontrollen in kürzeren Abständen.

Das Eintrittsalter für die Pilotenausbildung ist 17 Jahre. Wieso können die Schüler früher mit einer Flugausbildung beginnen als mit der Fahrschule?
Arnold: Die Leute, die mit dem Fliegen anfangen, haben oft einen anderen Charakter und andere Fähigkeiten als Fahrschüler. Sie müssen schon sehr früh Gefahren und Grenzen richtig einschätzen können. Die Auswahl der Kandidaten für die Pilotenausbildung ist auch viel kleiner als jene bei Fahrschülern.

Wie verläuft die Ausbildung in Theorie und Praxis?
Arnold: Privatpiloten-Schüler müssen zuerst eine Theorieausbildung machen, die vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) abgenommen wird. Während der Theorieschulung können sie dann bereits die Praxisausbildung beginnen. Eine bestandene Theorieprüfung ist 18 Monate gültig, das heisst, der Flugschüler muss innert dieser 18 Monate die praktische Prüfung bestehen. Des weiteren müssen sie eine Prüfung in Radiotelefonie ablegen.

Was ist Radiotelefonie?
Arnold: Das ist der Flugfunk, der ist ganz wichtig, denn heutzutage ist Fliegen Kommunikation. Dafür müssen sie zum Beispiel das Pilotenalphabet beherrschen, im Idealfall auch die englische Sprache.

Wie geht die Ausbildung weiter?
Arnold: Nach der Theorie- und Radiotelefonieprüfung folgt die praktische Prüfung, die sie mit einem Experten machen müssen. Dann sind sie Privatpilot (PPL). Im Anschluss daran können sie wieder Ausbildungsmodule machen, als nächstes für die Berufspilotenlizenz (CPL – Commercial Pilot License). Das ist eine intensivere Ausbildung mit Theorieblock und Instrumentenflug (IR). Nach diesem Modul kann man die Linienpilotenlizenz (ATPL – Air Transport Pilot License) machen. Neben dieser modularen Schulung gibt es auch die integrierte Ausbildung.

Was versteht man darunter?
Arnold: Man macht eine Gesamtausbildung. Das heisst, sämtliche Module, die zur ATPL führen, werden in einem Ausbildungsgang absolviert. Es gibt da keine abgeschlossenen Etappen. Die Swiss Aviation Training (SAT) der Swiss bietet eine solche integrierte Ausbildung an. Wer den integrierten Weg wählt, muss mit 16 bis 20 Monaten Schulungszeit rechnen, die modulare Ausbildung dauert schul- oder berufsbegleitend länger.

Welchen Vorteil hat die modulare Ausbildung in Altenrhein?
Arnold: Wenn ein Schüler etwa nach einem Jahr die Leistungen nicht mehr erfüllen kann oder keine Lust mehr hat und abbricht, dann hat er bei der integrierten Ausbildung nichts in der Hand. Bei der modularen Ausbildung hat er entweder die PPL oder CPL, je nachdem wann er aussteigt. Er zahlt pro Ausbildungsetappe und erhält dafür jeweils eine Lizenz.

Wie viel kostet die Ausbildung?
Arnold: Eine Privatpilotenausbildung kostet 16 000 bis 20 000 Franken. Wer die komplette Ausbildung zum Linienpiloten durchlaufen will, ist selbst für die Finanzierung verantwortlich. Die Flugschule bietet aber mit einem langfristigen Darlehen von bis zu 100 000 Franken Vorfinanzierungsmodelle für Schüler an, die qualifiziert wären, aber sich die Schulung nicht leisten können. Nach Abschluss der Ausbildung kann der Schüler in den darauffolgenden drei Jahren das Darlehen mit moderatem Zins der Fliegerschule zurückzahlen.

Wie viele Flugstunden sind nötig, bis man sicher fliegen kann?
Arnold: 45 Flugstunden sind das Minimum für die PPL. Davon zehn Stunden alleine an Bord und fünf im Flugsimulator. In den letzten zehn Jahren wird ja vermehrt auf Simulatoren geschult.

Warum?
Arnold: Die Technologie ist so weit fortgeschritten, dass man die Grundausbildung eigentlich im Simulator machen kann. Da braucht man gar nicht mehr praktisch zu fliegen. Es gibt Airlines, die machen den grössten Teil der Schulung nur noch im Simulator.

Aber ist es nicht doch noch ein Unterschied, ob man anstatt mit dem Simulator mit einem richtigen Flugzeug fliegt?
Arnold: Auf modernsten, mehrachsigen High-Tech-Simulatoren gibt es keinen Unterschied. Unglaublich, aber es ist so. Wir haben an der Schule auch einen Simulator. Da können wir sogar Vorgänge üben, die wir in der Praxis gar nicht durchführen könnten.

Zum Beispiel?
Arnold: Anflugverfahren, Notfallübungen, sehr tiefe Landeanflüge, Instrumentenflüge. Die kann man in Altenrhein allein wegen des Lärms kaum machen. Und da unsere Fliegerschule eine nach neuesten EU-Normen wie auch vom Bazl zertifizierte Flying Training Organisation (FTO) ist, müssen wir Richtlinien einhalten. Wir können uns nicht leisten, unprofessionell zu arbeiten. Dazu gehört auch, dass wir auf Bevölkerung, Lärm und Umwelt Rücksicht nehmen. Unsere Fluglehrer schulen die Auszubildenden dementsprechend.

Wo kann man später, nach der Pilotenausbildung in Altenrhein, eingesetzt werden?
Arnold: Wir wollen uns bei verschiedenen Fluggesellschaften als Partner anschliessen, damit unsere Schüler nach der Ausbildung direkt für diese fliegen können. Die «Hello AG» in Basel ist bereits so ein Partner. Ein Schüler, der sich für die Fortbildung zum Linienpiloten qualifiziert, hat somit eine Chance, bei «Hello» einzusteigen.

Kann man mit der ATPL-Lizenz alle Linienflugzeuge fliegen?
Arnold: Sie können sich nicht beliebig irgendein Flugzeug auswählen, sondern müssen auch hier spezifische Anforderungen erfüllen. Dafür braucht man die Type-Ratings (Schulung je nach Flugzeugtyp) und die Multikommunikationslizenz für korrekte Kommunikation im Cockpit.

Wie viel verdient man als Pilot?
Arnold: Es gibt Airlines, die zahlen im Monat von 4000 bis 10 000 Franken. Einige Airlines übernehmen Ausbildungskosten wie das Type-Rating und andere nicht, zahlen dafür aber mehr Lohn.

Wie lange kann man als Linienpilot aktiv arbeiten?
Arnold: Das Pensionsalter ist von Fluggesellschaft zu Fluggesellschaft anders, bei den einen ist es mit 55, bei andern mit 65 Jahren.

Wie nutzen Privatpiloten ihre Fluglizenz?
Arnold: In der Freizeit, aber auch oft, wenn sie geschäftlich unterwegs sind. Fliegt jemand selbst, kann er bei uns eine zweimotorige DA-42 für 500 Franken die Stunde mieten. Man muss aber nicht nur den Preis, sondern auch den Nutzen sehen. Man ist viel unabhängiger und von hier aus in nur etwa 40 Minuten in Lugano.

Gibt es Kerosinzuschläge, wenn man selbst fliegt?
Arnold: Nein, gibt es nicht. Bei uns in Altenrhein wird nur der Treibstoff verzollt. Der Pilot bezahlt am Ab- und Zielflughafen den Landeanflug sowie die Landung. Andere Zuschläge fallen nicht an. In Altenrhein kostet eine Landung bei kleinen Flugzeugen etwa 25 bis 30 Franken und bei grösseren Kolbenmotor-Flugzeugen 50 Franken.

Was ist Ihrer Meinung nach ausschlaggebend für die Flugsicherheit?
Arnold: Die Verantwortung. Der Pilot übernimmt eine grosse Selbstverantwortung. Er muss ganz genau einschätzen können, ob er in der Verfassung ist, körperlich wie psychisch abfliegen zu können. Ich fliege auch eine Pilatus PC-7. Und wenn ich zum Beispiel nicht in Form bin, dann kann ich sie nicht operieren.

Warum gab es eine Nachwuchs-Flaute bei den Piloten?
Arnold: Nach dem SwissairGrounding sank weltweit das Interesse. Inzwischen jedoch ist der Bedarf wieder stark gestiegen. Mit dem Grounding gab es einen Generationenwechsel. Früher mussten Piloten mit «Zeigeruhren» fliegen, heute ist die junge Pilotengeneration auf IT und EDV getrimmt und arbeitet im Flugzeug im sogenannten Glas-Cockpit. Die Flugschüler lernen nicht mehr mit Büchern, sondern via Distant Learning direkt vom PC.

Wann kann man an Ihrer Fliegerschule mit der Ausbildung beginnen? Gibt es fixe Termine?
Arnold: Bei uns kann man jederzeit beginnen. Wir haben zehn Fächer, die besucht werden müssen, aber nicht zwingend in einer bestimmten Reihenfolge. Ideal wäre es natürlich im Herbst, dann könnte man im Winter die theoretische Ausbildung machen und im Frühjahr die praktische. Aber grundsätzlich können sie bei uns während des ganzen Jahres starten. Und nach dem Start in die Pilotenlaufbahn ist nur noch fliegen schöner.

Interview: Anjana Bhagwati

www.pilotenschule.ch
Weitere Artikel zu diesem Thema :

«No-future- Stimmung bei Piloten ist passé»

Die Fluggesellschaften sind in den vergangenen Jahren alle fast gleichzeitig mit einem Nachwuchsmangel konfrontiert worden, was die Luftfahrtindustrie stark beunruhigt hat.

Copyright © St.Galler Tagblatt AG
Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von www.tagblatt.ch ist nicht gestattet.