

Es ist wieder Pilotenzeit

*Nicolas Bachmann am Ziel:
Seit letztem Herbst sitzt er als
Copilot im Cockpit der Fokker
100 der Helvetic Airways.*



Die letzten Jahre waren für viele junge Piloten geprägt von Gefühlen zwischen Hoffen und Bangen. Die Aussicht auf Ernte ihrer Saat für eine berufliche Zukunft im Cockpit schien ungewiss. Doch das Engagement, die Hartnäckigkeit und der Durchhaltewille haben sich gelohnt. Drei Beispiele erfolgreicher Piloten – und wie sie es ins Cockpit geschafft haben.

Nicolas Bachmann, Helvetic Airways

«Ich war voller Freude als ich von der erfolgreichen Selektion erfahren habe. Das Erreichen des vor drei Jahren gesetzten Zieles, Linienspilot zu werden, erfüllten mich mit grosser Befriedigung.» Nicolas Bachmann hat es geschafft. Seit November 2006

fliegt er für die Helvetic Airways als Copilot auf Fokker 100. Im Oktober 2003 begann er mit der Ausbildung, zweieinhalb Jahre später schloss er diese ab. «Ich profitierte von der praxisorientierten Ausbildung, schätzte das angenehme Lernklima der Horizon», erinnert sich Bachmann. Es folgte der MCC-Kurs und

Editorial

Die Fluggesellschaften werden alle beinahe gleichzeitig mit einem Pilotenmangel konfrontiert werden, wie ihn die Airlinebranche noch nie gesehen hat. Es fehlt nicht nur an ausgebildeten Neueinsteigern aus den letzten Jahren – als Folge des Rückgangs der Pilotenausbildung seit 2000 um 30 bis 40 Prozent weltweit – sondern anstehende Pensionierungen werden die Situation noch verschärfen. Wer diese Zeichen heute erkennt, wird morgen bereit sein für eine Karriere im Cockpit.» Eine Aussage, die ich an dieser Stelle vor zwei Jahren gemacht habe.

Drei junge Pilotinnen und Piloten haben diese Zeichen der Zeit damals erkannt. Den notorischen Schwarzmalern und ewigen Mahnern zum Trotz haben sie die Ausbildung zum Piloten in Angriff genommen – und erfolgreich reüssiert. Heute üben Sie jenen Beruf aus, den sie mit Beharrlichkeit, Wille und Zuversicht angestrebt haben. Nichts konnte sie von der Verwirklichung ihres Traumes, vom Weg zu ihrem Ziel abbringen. Sie haben ihre Chance genutzt, investiert und gewonnen. Menschen wie sie verdienen Respekt und Anerkennung. Stellvertretend für alle, die bei der Horizon kürzlich die Ausbildung abgeschlossen haben, stellen wir Ihnen diese drei jungen, zukunftsorientierten Menschen in dieser Ausgabe vor.



Die Zeit der entmutigenden Signale, der no-future Stimmung für Piloten in der Schweiz ist passé. Die Nachfrage nach der Dienstleistung «Flugtransport» explodiert geradezu. Den Fluggesellschaften geht es in der Regel wieder erfreulich gut. Um dem Passagier- und Frachtaufkommen genügen zu können, werden Flotten ausgebaut, Flugpläne verdichtet, neue Strecken ins Netz aufgenommen. Und es werden neue Piloten angestellt. Dies wiederum generiert eine starke Nachfrage nach Ausbildungen. Die Horizon Swiss Flight Academy hat auch in den vergangenen Jahren ihr Angebot ausgeweitet und führt heute junge Menschen mit wegwei-

senden, zukunftsgerichteten Ausbildungen ins Cockpit. Einige der neuen Angebote finden Sie auf den nächsten Seiten.

Seit 1979 gehört die Horizon zu den innovativsten Flugschulen in Europa.

Als eine der ersten haben wir das Distance Learning eingeführt. Heute bieten wir diese Lernmethode für Theoriekurse vom PPL bis zur ATPL an. Weit über 3000 Piloten haben bisher ihre Karriere mit uns begonnen. Sie fliegen heute auf der ganzen Welt. Dies macht uns stolz und verpflichtet uns. Gerade jetzt, wo Piloten wieder gesucht sind.

Herzlichst Ihr

Capt. Bruno Dobler

Verwaltungsratspräsident

Linienpiloten-Fluglehrer

die Phase der Bewerbungen, deren 20 an der Zahl. «Als ich angefangen habe, war die Marktsituation für Piloten schlecht», sinniert der frische gebackene F/O. *Tempi passati*. «Der heutige positive Trend wird andauern», zeigt sich Bachmann überzeugt. «Jungen, zukünftigen Piloten empfehle ich deshalb, nicht zu lange mit der Ausbildung zu warten.»

Michelle Tolotti, Air Berlin

Michelle Tolotti begann am 27. März dieses Jahres bei der Air Berlin als Copilotin. Damit fand seinen vorläufigen Abschluss, was vor sieben Jahren mit der PPL begann, 2003 mit der modularen Ausbildung zur ATPL führte und mit der Höheren Fachschule ergänzt wurde. «Da ich die Ausbildung berufsbegleitend absolvierte, waren es drei strenge Jahre», sagt die dreissigjährige Copilotin rückblickend. 900 abwechslungsreich gestaltete Theoriestunden habe sie erlebt und eine Praxis, die ihr viel Spass bereitet habe. Nun steht Michelle Tolotti mitten im Type Rating auf Airbus A320: «Ich freue mich auf die folgenden Wochen und bin sehr gespannt, wie ich im täglichen Leben zu recht kommen werde.»



Michelle Tolotti im A320-Simulator.

Christian Lyrenmann, Air Engiadina

Fliegen konnte er schon lange. Als passionierter Segelflieger und Mitglied der Segelflug-Nationalmannschaft verfügt über ein feines Gespür im Umgang mit den Elementen der Luft. «Für das Verständnis der Fliegerei war dies sicher ein Vorteil, weniger für die Systematik des professionellen Fliegens», wiegt Christian Lyrenmann ab, «denn Segelfliegen ist etwas komplett anderes.» Die Ausbildung zum Berufs- und Linienpiloten absolvierte er in hohem Tempo: Im Oktober 2005 begann er mit der CPL/IR-Theorie, zehn Monate später folgte bereits die Praxis. Er sollte dafür keine zwei Monate benötigen. «Engagierte Instrukturen schufen ein motivierendes Lernklima und einen einmaligen Klassenzusammenhalt. Wir treffen uns heute noch regelmässig», zeigt sich Christian Lyrenmann von der Horizon beeindruckt. Von seinen sechs Bewerbungen hat er nur eine weiterverfolgt – und die Selektion erfolgreich durchlaufen. Seit dem 2. April ist er bei der Air Engiadina angestellt – als Kommandant auf PC-12, Vulcanair P 68 Observer und Copilot auf dem Helikopter Bell 430. «Ich habe noch gar nicht richtig realisiert, dass ich das grosse Ziel erreicht habe», bemerkt er. Für ihn ist die Fliegerei weder Hobby noch Beruf; es ist eine Leidenschaft.



Christian Lyrenmann im Cockpit des Bell 430. Bei der Air Engiadina fliegt er auch PC-12 und Vulcanair P 68 Observer.

Der Pilotenmangel wird zur weltweiten Sorge

Fachleute wiesen schon vor Jahren immer wieder darauf hin – ohne Erfolg. Nun ist eingetroffen, was befürchtet wurde: Der weltweite Pilotenmangel bereitet der Luftfahrtindustrie grosse Sorgen. Die International Air Transport Association (IATA) warnt vor einer Hemmung des Wachstums – durch Engpässe bei den Crews. In der Tat: Boeing rechnet bis ins Jahr 2025 mit einer Verdoppelung der Flugzeuge. Knapp 36000 Verkehrs- und Frachtflugzeuge sollen in zwei Jahrzehnten im Einsatz stehen. 2005 waren es gut 17000. 19000 neue Flugzeuge benötigen für eine Operation mindestens 190000 neue Piloten.

Beispiel Indien, eines der Länder mit dem stärksten Wachstum in der Luftfahrt: In den nächsten fünf Jahren müssen jährlich 1000 neue Piloten ausgebildet werden. Um der Nachfrage nach Piloten gerecht werden zu können, wird Airbus Ende

2007 in Bangalore ein Training Center in Betrieb nehmen. «Die Beschäftigungsaussichten für Linienpiloten haben sich aufgrund des Booms der Branche jüngst stark verbessert», schrieb der Aviatikjournalist Jens Flottau schon am 12. Juni 2006 in der Neuen Zürcher Zeitung. Vor allem asiatische Airlines würden mit hohen Löhnen und anderen Privilegien locken. Gute Zeiten für Piloten also, die den Schritt ins Ausland wagen. Allerdings, so Flottau, werde in Fachkreisen die Entwicklung unter dem Sicherheitsaspekt mit einiger Sorge betrachtet – die Bereitschaft, die Anforderungen zu senken, wachse bei den Fluggesellschaften.

Doch auch in Europa, unseren Nachbarländern und sogar in der Schweiz bleiben Flugzeuge am Boden stehen, weil Piloten fehlen, die sie fliegen können. Wahrlich: die neue Pilotenzeit ist angebrochen.