

Berufe der Luftfahrt



Sonderausgabe

AeroRevue
Das internationale Luftmagazin

Cockpit
Das Schweizer Luft- und Raumfahrt-Magazin

Oktober 2023



Über 70 Berufe – Entdecke deinen Traumjob bei der Flughafen Zürich AG

Jetzt
bewerben





Liebe Leserinnen und Leser

Diese Aussage der jungen Linienpilotin Sandra Hartmann (Seite 9) ist bezeichnend und spricht wohl vielen aus dem Herzen: «Ich liebe die Atmosphäre rund um die Fliegerei. Die Aviatik ist einfach meine Leidenschaft.» In der Tat: Die Luftfahrtbranche ist zweifellos eine faszinierende und dynamische Industrie. Seit den Anfängen der Fliegerei hat sie Menschen in ihren Bann gezogen und dazu inspiriert, eine Laufbahn in diesem spannenden Umfeld anzustreben. Doch was macht die Luftfahrt so anziehend?

Da ist die Magie des Fliegens. Der Mensch hat seit jeher den Traum gehabt, wie ein Vogel durch die Lüfte zu gleiten. Das Fliegen ermöglicht es uns, die Welt aus einer völlig neuen Perspektive zu betrachten. Wir sehen Landschaften, Städte und Naturwunder von oben und erkennen, wie winzig wir in diesem grossen Universum sind. Diese Demut vor der Grösse und Schönheit der Welt birgt tiefgreifende und spirituelle Erfahrungen in sich.

Die Luftfahrtbranche ist eine Stätte der Innovation und technischen Herausforderungen. Die Konstruktion und der Betrieb von Flugzeugen erfordern ein breites Spektrum an Fähigkeiten und kreativen Lösungen. Die ständige Weiterentwicklung von Flugzeugdesigns, Triebwerken oder Flugnavigationssystemen eröffnet immer neue Möglichkeiten für Fortschritt und Wachstum. Dieser technologische Wettbewerb zieht talentierte Ingenieure, Forscher und Techniker an, die mit Leidenschaft die Zukunft des Fliegens mitgestalten.

Die Luftfahrt ist aber auch ein entscheidender Treiber der globalen Vernetzung und des internationalen Handels. Flugzeuge bilden das Rückgrat der globalen Logistik und ermöglichen den schnellen und effizienten Transport von Menschen und Gütern rund um den Globus. In einer Welt, die immer stärker vernetzt ist,

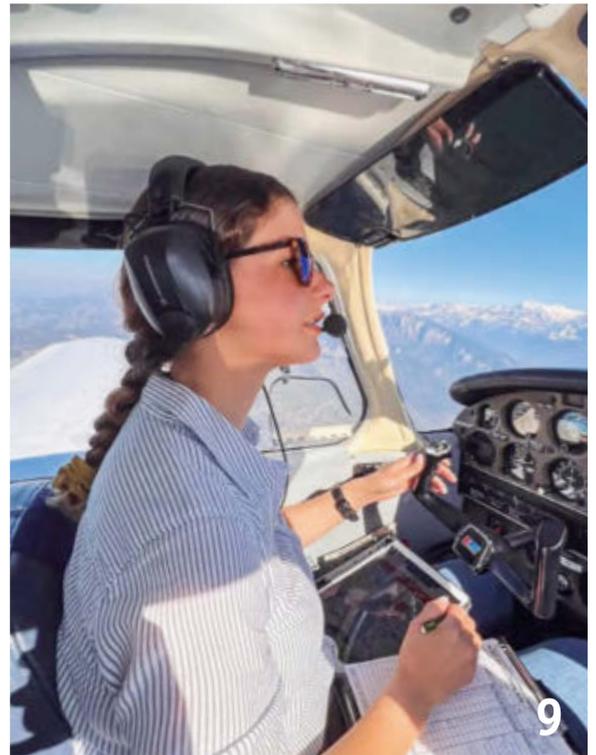
bietet die Luftfahrt unzählige Möglichkeiten und Karrierechancen. Das breite Spektrum an Berufsfeldern zieht Menschen mit unterschiedlichen Interessen und Fähigkeiten an, die sich in der Welt der Luftfahrt engagieren möchten und Wert auf Zusammenarbeit und Teamarbeit legen. Die Sicherheit und Effizienz des Luftverkehrs erfordern ein eng koordiniertes Zusammenspiel von Tausenden von Fachleuten auf der ganzen Welt. Diese gemeinsame Anstrengung, bei der jeder Einzelne eine wichtige Rolle spielt, schafft eine einzigartige Gemeinschaft und ein Gefühl der Zusammengehörigkeit. Das macht die Luftfahrt anziehend.

Und trotzdem: Seit einigen Jahren herrscht in der Luftfahrt in vielen Bereichen ein Fachkräftemangel. Es fehlen Arbeitskräfte an allen Ecken und Enden. Der Kampf um Talente ist gross. Unternehmen lassen nichts unversucht, um den Nachwuchs zu umwerben. Dieser hat die Qual der Wahl und kann sich einen künftigen Arbeitgeber aussuchen. Fest steht: Arbeitgeber, die dafür sorgen, dass sich die künftigen Mitarbeitenden bei ihnen wohl fühlen, werden als attraktiv wahrgenommen. Einen Beruf ausüben zu können, der sich nicht wie Arbeit anfühlt, bereitet mehr Freude und Zufriedenheit.

Die Luftfahrt bietet ein attraktives Umfeld für Menschen, die ihre Leidenschaft für das Fliegen und die Luftfahrt in eine erfüllende und spannende Karriere umsetzen möchten. Einige Beispiele dafür finden Sie in dieser Sonderausgabe; von Menschen, die den Schritt gewagt haben. Von Berufsbildern, die Erfüllung bieten. Von einem Umfeld, welches fasziniert. Lassen Sie sich inspirieren! Wählen Sie den Himmel als Ihre berufliche Heimat! Wir wünschen Ihnen viel Freude dabei.

Jürg Wyss, Herausgeber

Inhalt





28



35

- 3 **Editorial**
- 4 **Inhaltsverzeichnis**
- 6 **Einleitung**
Die Türen stehen weit offen.
- 9 **Porträt**
Sandra Hartmann: Von der Duty Managerin zur Linienpilotin.
- 12 **Schweizer Stiftung Pro Aero**
Der Jugendförderung verpflichtet.
- 14 **Aero-Club der Schweiz**
Die erste Begegnung von jungen Menschen mit der Luftfahrt.
- 16 **Mountainflyers**
«Helikopterpilot ist der spannendste Beruf.»
- 19 **Porträt**
Oliver Hartmann: Linienpilot bei Swiss und Fluglehrer.
- 22 **Skyguide**
Werde Guardian of the sky!
- 25 **Flughafen Zürich**
Vielseitige Karrieremöglichkeiten am Flughafen.
- 28 **Luftfahrzeugmechaniker**
Helikoptermechaniker aus Leidenschaft.
- 31 **Cabin Crew Member**
Einmal um die Welt.
- 35 **SPHAIR**
Der ideale Einstieg in eine aviatische Laufbahn.
- 38 **Pilatus Aircraft Ltd.**
Ausbildungsprogramme als Start in verschiedenste Berufe.
- 41 **Raumfahrt**
Die Möglichkeiten sind fast so unendlich wie das Universum.
- 42 **Militärische Drohnen**
Ein Sektor gewinnt an Bedeutung.
- 44 **Flugschule Grenchen**
Juniorenprogramme begleiten auf dem Weg ins Cockpit.
- 45 **Center for Aviation and Space Competence**
Lehrgänge für Führungskräfte in der Luftfahrt.
- 46 **Swiss Helicopter und Rega**
«Pro Talents»: Neuer Weg ins Helikopter-Cockpit.
- 47 **Adressen**
Links zu weiteren Institutionen, Unternehmen, Flugschulen.
- 50 **Impressum**

Titelbild

© iStock/Svitlana Hulko

Die Türen stehen weit offen

Die Türen zur Luftfahrt stehen dem Nachwuchs und Fachkräften weit offen – sehr weit offen. Denn der Mangel an qualifizierten Mitarbeitenden stellt die Unternehmen vor Probleme. Die Menschen wollen weiterhin fliegen. Doch die Nachfrage übersteigt das Angebot bei weitem. Wer jetzt in der Luftfahrt Fuss fassen will, hat beste Chancen.

Zusammenfassung: **Jürg Wyss**

Spielen Sie mit dem Gedanken, als Cabin Crew Member ferne Länder zu erkunden? Lässt Sie die Vorstellung, ein Flugzeug oder einen Helikopter über Kontinente, Berge oder Seen zu steuern, ins Schwärmen geraten? Vielleicht aber träumen Sie davon, eine bedeutende Rolle in der Landesverteidigung zu spielen, oder liebäugeln Sie mit einem Arbeitsplatz, an dem Sie Flugzeuge sicher durch den Luftraum führen – zum Beispiel als Flugverkehrsleiter bei Skyguide? Möglicherweise schwebt Ihnen aber auch ein Aviatikstudium vor – auf dem Weg zum akademischen Überflieger. Oder Sie wollen nicht nur Ihren Kopf, sondern auch Ihre Hände benutzen und als Luftfahrzeugtechniker einen unverzichtbaren Beitrag zur Sicherheit in der Aviatik leisten – weil sich Ihr Herz umso mehr öffnet, je komplexer die Systeme sind. Sie frönen Ihrer aviatischen Leidenschaft vorzugsweise am Schreibtisch, ziehen die Fäden im Hintergrund und wollen dennoch mehr als nur Papierflieger abheben lassen?

Dann tun Sie es jetzt! Der Zeitpunkt dazu war selten besser. Die Türen zur Welt der Luftfahrt stehen Ihnen weit offen. Denn die allermeisten Betriebe der Luftfahrt leiden unter einem Mangel an qualifizierten Bewerberinnen und Bewerbern. Das ist das Fazit einer Studie zum Fachkräftemangel in der Schweizer Luftfahrt. Die Studie, der eine Befragung bei Luftfahrtunternehmen anfangs 2023 zugrunde liegt, wurde im Auftrag der FFAC Foundation for Aviation Competence von Matthias Mölloney, Leiter des Center for HRM & Leadership an der HWZ Hochschule für Wirtschaft Zürich, in Kooperation mit der FFAC an der Universität St. Gallen, durchgeführt.

Ursache Pandemie

«Die Pandemie hat bei Arbeitnehmenden dazu geführt, dass sie sich Alternativen zur spannenden Luftfahrtbranche gesucht haben», sagt Matthias Mölloney. Mögliche Gründe seien vielfältig: Negative Schlagzeilen, Entlassungswellen, Frühpensionierung, Kurzarbeit, Lohnreduktionen, Jobsicherheit, Schichtarbeit, Work-Life-Balance, Arbeitsmodelle, Entwicklungsmöglichkeiten. Interessant ist aber, dass die Fluktuation bei fast zwei Dritteln der befragten Unternehmen unterhalb von 10 Prozent liegt und bei einem Viertel zwischen 10 und 20 Prozent. Die Schweizer Luftfahrtindustrie bietet trotz der schwierigen Rahmenbedingungen weiterhin interessante Berufsbilder an, folgern die Studienautoren – in einem immer noch faszinierenden Umfeld.

Keine neue Erscheinung

Der Fachkräftemangel in der Luftfahrt ist keine neue Erscheinung, aber er hat sich in den letzten Jahren verschärft. Die

Babyboomer-Generation, die einen Grossteil der erfahreneren Luftfahrtexperten stellt, geht in den Ruhestand. Dieser Generationenwechsel hinterlässt eine Lücke in Bezug auf Fachwissen und Erfahrung. Die Luftfahrtbranche hat sich in den letzten Jahren rasch weiterentwickelt, insbesondere im Bereich der Technologie und Automatisierung. Dies erfordert eine neue Generation von Fachkräften mit spezialisierten Fähigkeiten.

In Europa war der Mangel an Bodenpersonal im Jahr 2022 so allgegenwärtig und gravierend, dass an einigen europäischen Flughäfen, darunter Heathrow in London und Schiphol in Amsterdam, Kapazitätsbeschränkungen verhängt wurden. Da so viele Arbeitsplätze in der Luftfahrt für den Betrieb von entscheidender Bedeutung sind, könne ein anhaltender Mangel dazu führen, dass das Wachstum der Branche nicht durch einen Mangel an Nachfrage, sondern durch Angebotsengpässe begrenzt werde, befürchtet etwa das Beratungsunternehmen Oliver Wymann in einem Branchenausblick.

Wachstumsbranche auf dem Weg zur Nachhaltigkeit

Wie wird sich die Luftfahrt global weiterentwickeln? Der Global Market Forecast von Airbus bietet jeweils einen Ausblick auf den Luftverkehr und die Flottenentwicklung. Für den Zeitraum 2023 bis 2042 prognostiziert Airbus, dass die Nachfrage im Passagierverkehr in den nächsten 20 Jahren jährlich um 3,6 Prozent wachsen wird. Dies führt in den nächsten 20 Jahren zu einem Bedarf von 40 850 neuen Passagier- und Frachtflugzeugen, davon 32 630 Single-Aisle-Flugzeuge und 8 220 Grossraumflugzeuge. Die Nachfrage nach Frachtflugzeugen wird in den nächsten 20 Jahren voraussichtlich 2 510 Flugzeuge erreichen, von denen 920 neu gebaut werden sollen.

Flugzeuge, die geflogen werden müssen. Boeing schätzt, dass bis 2037 weltweit 790 000 neue Piloten benötigt werden, während Airbus eine etwas konservativere, aber immer noch überwältigende Prognose von 450 000 neuen Piloten bis 2035 aufstellt.

Die Menschen wollen also weiterhin fliegen – und sie wollen nachhaltig fliegen. Die Emissionswerte pro Passagierkilometer sind durch technische und betriebliche Verbesserungen in den letzten 30 Jahren gesunken. Der Anteil der Nachfrage nach Ersatz von Flugzeugen der vorherigen Generation wird wahrscheinlich weitersteigen, um die Nachhaltigkeitsziele und -verpflichtungen der Branche erreichen zu können. Airbus ist der Ansicht, dass die Reduzierung des Kohlendioxidausstosses eine Vielzahl von Lösungen erfordert, darunter die Erneuerung der Flotten mit Flugzeugen der neuesten Generation, die



Die Nachfrage im Passagierverkehr wird in den nächsten 20 Jahren jährlich um 3,6 Prozent wachsen.

Verbesserung des Betriebs und der Infrastruktur, die Verwendung von SAF, bahnbrechende Technologien (Wasserstoff als Kraftstoff, für Elektrozellen und zur Herstellung von SAF) und weitere marktbasierende Massnahmen.

Branchenweite Anstrengungen nötig

Eine Herausforderung, die Investitionen der Branche erfordert, besteht laut Oliver Wymann darin, die wachsende Nachfrage nach Reisen mit dem Mangel an Arbeitskräften in Einklang zu bringen. Bis 2050 werden wohl viele prozessgesteuerte Funktionen überflüssig. Human Resources werden jedoch weiterhin benötigt, um Ausnahmen zu managen und menschlich zu gestalten.

Um den Fachkräftemangel in der Luftfahrt anzugehen, sind branchenweite Anstrengungen erforderlich. Fachleute sehen unter anderem folgende Ansätze als erfolgsversprechend:

1. Investition in Ausbildung: Die Branche sollte in Ausbildungsprogramme und Stipendien investieren, um den Einstieg junger Menschen in die Luftfahrt zu erleichtern.
2. Modernisierung der Arbeitsbedingungen: Die Verbesserung von Arbeitsbedingungen, die Reduzierung von Überstunden und die Gewährleistung der Work-Life-Balance können die Attraktivität der Branche erhöhen. Selbstredend ist dies nicht in allen Bereichen einfach umzusetzen.
3. Zusammenarbeit mit Bildungseinrichtungen: Die Luftfahrtunternehmen sollten enger mit Bildungseinrichtungen zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass die Ausbildung auf die Bedürfnisse der Branche zugeschnitten ist.
4. Effiziente Nutzung von Technologie: Die Branche sollte sich weiterhin auf die Entwicklung und Implementierung von Technologien konzentrieren, welche die Effizienz steigern und die Arbeitsbelastung reduzieren. Künstliche Intelligenz kann dazu einen Beitrag leisten.

Komplexe Herausforderung

Der Fachkräftemangel in der Luftfahrt ist zweifellos eine komplexe Herausforderung. Aber er kann durch eine koordinierte Anstrengung von Bund, Bildungseinrichtungen und Luftfahrtunternehmen überwunden werden. Die Zukunft der Luftfahrt hängt von der Fähigkeit der Branche ab, qualifizierte Fachkräfte anzuziehen und zu halten, um die Sicherheit und Effizienz des globalen Luftverkehrs zu gewährleisten. Beste Chancen für den Nachwuchs also. <

AIRLINE CADET PROGRAMME

Die Pilotenausbildung mit Perspektive.

> IN KOOPERATION MIT HELVETIC AIRWAYS



skyguide

beyond horizons

Werde dipl. Flugverkehrsleiter:in HF Bewirb Dich jetzt für die Ausbildung

Mindestanforderungen für die Eignungsabklärungen:

- Matura oder Berufslehre mit eidg. Fähigkeitszeugnis (EFZ)
- Zwischen 18 und 28 Jahre alt
- Schweizer Staatsbürgerschaft von Vorteil
- Deutsch oder Französisch oder Italienisch auf Niveau C1
- Englisch auf Niveau B2

Nach erfolgreichem Abschluss
garantieren wir Dir einen Arbeitsplatz.

Besuche unsere Berufs-
infoveranstaltungen:
skyguide.ch/events

BE A
#GUARDIAN
OF THE SKY

Weitere Informationen:
skyguide.ch/future



«Ich liebe die Atmosphäre rund um die Fliegerei»



Bild: zvg

Duty Managerin – Cabin Crew Member – Linienspielerin. Sandra Hartmann ist 25 Jahre alt. Seit Beginn ihrer noch kurzen beruflichen Laufbahn findet sie Erfüllung in der Fliegerei. Die Leidenschaft ist ungebrochen. Nächste Station ist das Airline-Cockpit. Dort, wo sie immer hin wollte – und wofür sie hart gearbeitet hat. Das Porträt einer zielstrebigen jungen Frau, die nie am Weg gezweifelt hat – und trotzdem schlaflose Nächte hatte.

Autor: Jürg Wyss

War es der nahe gelegene und immer wieder per Fahrrad besuchte Flugplatz Birrfeld, welcher in Sandra Hartmann die Leidenschaft für das Fliegen weckte? War es der Vater, ein aktiver Segelflieger und begeisterter Sim-Pilot, der ein komplettes, originalgetreues Boeing-737-Cockpit selber gebaut hat? Wohl beides. Doch ursprünglich hatte Sandra Hartmann ein anderes Ziel: Medizin, und zwar Tierärztin, hatten doch auch Pferde und Ponys ihre Jugendzeit im ländlichen Scherz geprägt. Nach der Bezirksschule absolvierte sie das Gymnasium und schloss mit der Matura ab.

Doch es sollte anders kommen. Während der Kantonschule verbrachte Sandra Hartmann ein Jahr in den USA. Das weckte die Reiselust in ihr. Nach Abschluss der Matura 2017 meldete sie sich unverzüglich als Flight Attendant bei Edelweiss Air, absolvierte die Ausbildung und begann als Cabin Crew Member zu arbeiten. «Das Fliegen und das Crew-Leben haben mir extrem gefallen», schaut sie zurück. Doch es zog sie immer mehr nach vorne: «Ich wollte wissen, was im Cockpit vor sich geht», erinnert sie sich. «Ich fragte mich: Wie kann ich Pilotin werden?»

Sandra Hartmann begann sich zu informieren – und stiess auf SPHAIR. Inzwischen 19-jährig, meldete sie sich für den Test an. «Lange hatte ich gezögert, es mir nicht zugetraut. Irgendwie schien es für mich unerreichbar», sagt sie. Und sie machte das Bestehen des Tests zur ultimativen go-or-no-go-Entscheidung: Würde es nicht klappen, wärs das gewesen mit dem Traum Pilot.

«Da hat es mich endgültig gepackt»

Die Zweifel waren unbegründet. Sie bestand den Test – und absolvierte den zweiwöchigen SPHAIR-Kurs bei der Flugschule Grenchen. «Da hat es mich endgültig gepackt. Ich wollte definitiv Berufspilotin werden.» Sandra Hartmann versuchte es zunächst bei der Swiss, reüssierte aber bei der Eignungsabklärung nicht. Sie meldete sich bei der Horizon Swiss Flight Academy an, denn sie wollte die Pilotenausbildung durchziehen. Ende 2019 war es soweit: Sie begann die Privatpilotenausbildung bei der Horizon-Partnerflugschule Fricktal-Schupfart. Im Juli hatte sie die PP-Lizenz in der Tasche. Fortan galt es, Flugstunden und Erfahrungen zu sammeln. Das tat sie intensiv, machte Auslandflüge,

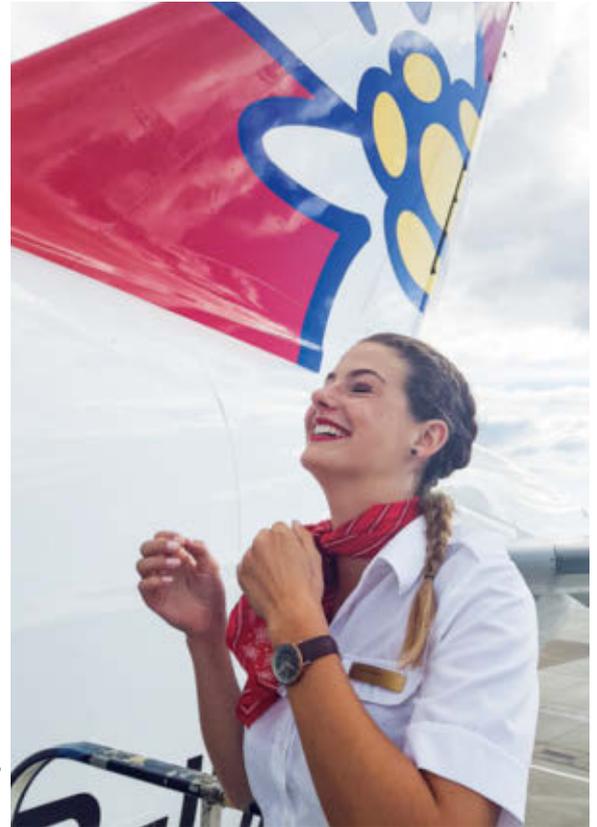
«Ich bin stolz, das Ziel erreicht zu haben, durchgehalten zu haben.»



Sandra Hartmann während der Berufspilotenausbildung im Cockpit einer DA42 der Horizon Swiss Flight Academy.



Jobs in der Aviatik, mit denen Sandra Hartmann die Ausbildung finanzieren konnte und die ihr zudem noch Freude bereiteten: Links als Ramp Agent bei der Airline Assistance Switzerland AAS, rechts als Flight Attendant bei Edelweiss Air.



Bilder: zvg

durchquerte Frankreich, flog nach Elba, Venedig, Innsbruck oder Korsika. Oft flog der Vater mit, manchmal ein Kollege. «Das waren wunderbare Erlebnisse, die ich nie vergessen werde. Ich lernte fliegerisch sehr schnell und sehr viel», sagt sie rückblickend.

«Am Weg habe ich nie gezweifelt»

Und dann kam Corona und schüttelte die Luftfahrt weltweit durch. Eine schwierige Zeit auch für Sandra. Es kamen Fragen auf über die Zukunft. War es der richtige Entscheid, die Pilotenausbildung zu beginnen? Was gäbe es für Alternativen? Würde sie die Finanzierung stemmen können? «Am Weg habe ich nie gezweifelt. Aber die Frage, ob ich mein Ziel erreichen kann, hat mir schlaflose Nächte bereitet», erinnert sie sich. Eines indes war für sie klar: Die Ausbildung abbrechen war keine Option. Sie machte weiter, mit der Unterstützung der Familie. Das Jahr 2021 wurde zum «Theorie-Jahr» für das CPL und IR (Commercial Pilot License und Instrument Rating). Gleichzeitig nahm sie Jobs an, war Aushilfslehrerin, arbeitete im Büro, abends auch in einer Bar. Im April 2022 trat sie eine Stelle bei der Airline Assistance Switzerland AAS an und wurde Ramp Agent, im August sogar Duty Managerin und Leiterin einer Station. «Meine Kunden sind Airlines. Ich leite die Operationen am Boden, bin verantwortlich für das Andocken, die

Betankung, das Gepäck. Ich liebe die Atmosphäre rund um die Fliegerei. Die Aviatik ist einfach meine Leidenschaft.» Während sie dies sagt, blüht sie förmlich auf, ihre Augen beginnen zu leuchten, ihr Gesicht strahlt.

Anfangs dieses Jahres hat Sandra Hartmann die Ausbildung mit der Frozen ATPL (Airline Pilot License) bei der Horizon Swiss Flight Academy abgeschlossen. «Mein Fluglehrer Philip Brunner hat mich vom Anfang bis zum Schluss begleitet. Von ihm habe ich viel gelernt», windet sie ihm ein Kränzchen. Derzeit steckt sie im Bewerbungsprozess für eine Anstellung als First Officer bei verschiedenen Fluggesellschaften; eine Zusage hat sie schon. Die Chancen stehen sehr gut, dass sie schon bald im Cockpit vorne rechts sitzen wird.

«Ich bin stolz, das Ziel erreicht zu haben, durchgehalten zu haben. Der Glaube an mich selbst hat mich getragen. Und mein Umfeld, welches immer hinter mir stand und mich unterstützte.» Eine junge Frau auf dem Weg ins Cockpit – sie hat es geschafft. <

Über Sandra Hartmann

Sandra Hartmann, geboren 1998, ist in Scherz AG im Kreise ihrer Familie mit zwei älteren Schwestern aufgewachsen. Im letzten Jahr ist sie mit ihrem Partner nach Wettingen in eine gemeinsame Wohnung gezogen. Sie besuchte nach der Primarschule die Bezirksschule und danach die Kantonsschule. Sie bezeichnet sich als optimistischen Menschen mit hohen Ansprüchen an sich selbst. Zudem sei sie ehrgeizig, diszipliniert, aber auch selbstkritisch. Anderen jungen Menschen empfiehlt sie, an sich zu glauben und den Schritt zum Traumberuf unbedingt zu wagen und Durchhaltevermögen zu zeigen. Es lohnt sich: «So habe ich mein Ziel erreicht. Und was ich erlebt habe, kann mir niemand mehr nehmen!>

Im Cockpit des PC-7: Den SPHAIR-Kurs hat Sandra Hartmann bei der Flugschule Grenchen absolviert.





Einmal im Cockpit eines PC-7 der Luftwaffe sitzen mit dem Helm auf dem Kopf – möglich ist dies am Jugendlager der Stiftung Pro Aero.

Der Jugendförderung verpflichtet

Die Stiftung Pro Aero fördert seit 1938 das Verständnis und die Begeisterung für die Luftfahrt in der Schweiz. Besonders am Herzen liegt ihr die Jugendförderung. Unter ihrem Patronat organisiert der Aero-Club der Schweiz (AeCS) das jährlich stattfindende Jugendlager. Gleitschirm-Schnupperkurse und der Aviation Youth Congress bieten Jugendlichen vertiefte Einblicke in die Luftfahrt.



Oben: Pro-Aero-Stiftungsratspräsident Markus Gyax überreicht den Förderpreis Nachwuchs für bemerkenswerte Leistungen junger Menschen in der Luftfahrt.

Links: Seit einigen Jahren bietet Pro Aero für Jugendliche zwischen 17 und 20 Jahren den Gleitschirm-Schnupperkurs «PAGS» an – ein unvergessliches Erlebnis ist dabei garantiert.

Autor: **Jürg Wyss**

Damals, im Vorfeld des Zweiten Weltkriegs, wurde es weitblickenden Persönlichkeiten klar, dass die Luftfahrt in unserem Land im Zeitalter der Fliegerpioniere stecken geblieben war und sich gegenüber dem Ausland weit im Hintertreffen befand. Um der Schweizer Luftfahrt neue Impulse zu verleihen und den Rückstand gegenüber dem Ausland aufzuholen, wurde am 19. Mai 1938 die Stiftung «Pro Aero» gegründet, der namhafte Persönlichkeiten angehören. Sie bezweckt, «bei den Behörden und Institutionen und ganz besonders bei der Jugend das Verständnis und die Begeisterung für die Luftfahrt zu wecken.»

«Die Stiftung Pro Aero ist ein Kind aus schwieriger Zeit.» Die Aussage von alt Ständerat, Luftfahrtpolitiker und Mitbegründer Dr. Eugen Dietschi (1896 bis 1986) widerspiegelt die damalige Situation, in der sich die Schweizer Aviatik befand. Es galt also, in einer Blitzaktion der Bevölkerung die Notwendigkeit vor Augen zu führen, die zivile und militärische Fliegerei zu einer Sache des Volkes zu machen. Das geeignete Mittel dazu schien den Initianten die Gründung einer überparteilichen Stiftung zu sein. Mentor der Pro Aero war Walo Gerber. Er prägte den Gedanken einer landesweiten «Aktion» für die Förderung der Luftfahrt. Die ersten Sammelaktionen, die aus einem Abzeichenverkauf und der Herausgabe von Sonderbriefmarken bestanden, waren so erfolgreich, dass sich die Früchte dieser Mittelbeschaffung sehr bald zeigten. Fliegen zu lernen wurde jedermann zugänglich gemacht.

Der Aero-Club der Schweiz erhielt als Dachorganisation des Luftsports die Möglichkeit, den Fluggedanken auf ausgedehnter Basis zu verbreiten und für die gesamte Zivil- und Militäraviatik wertvolle Aufklärungs- und Informationsarbeit zu leisten. Fortan konnten etwa von den Fluggruppen anzuschaffende Flugzeuge subventioniert werden, was die Ausbildungskosten reduzierte.

Unterstützung aviatischer Projekte und Anerkennungspreise

Regelmässig befasst sich der Stiftungsrat mit Unterstützungs- und Beitragsbegehren für verschiedenste Aviatikvorhaben. Seit 1985 verleiht Pro Aero Anerkennungspreise für besondere Leistungen in der Luftfahrt. Mit diesem Preis wird jährlich eine Person, Gruppe oder Institution aus der Zivil- und/oder aus der Militäraviatik für besondere Verdienste geehrt.

2016 beschloss der Stiftungsrat die Schaffung und Verleihung eines Förderpreises Nachwuchs. Mit diesem werden regelmässig bemerkenswerte Leistungen junger Menschen in der Luftfahrt honoriert.

Jula – eine Erfolgsgeschichte

Schon immer war der Stiftung Pro Aero die fliegerische Jugend- und Nachwuchsförderung wichtig. So fand die Idee zur Durchführung eines im Zeichen der Fliegerei stehenden Jugendlagers bald Unterstützung im Stiftungsrat. Das 1983 durchgeführte Versuchslager verlief so erfolversprechend, dass der definitiven Einführung nichts mehr im Wege stand. Seither verbringen jedes Jahr Jungen und Mädchen im Alter von 14 bis 16 Jahren aus allen Sprachregionen eine Sommerferienwoche im Truppenlager S-chanf. Im kursähnlichen Lagerbetrieb lernen sie unter fachkundiger Anleitung den Bau von Flugmodellen, Raketen, Heissluftballonen und Drachen und bekommen theoretische Grundlagen

Fliegen zu lernen wurde jedermann zugänglich gemacht.

der Flugphysik und Aerodynamik vermittelt. Im Rahmen von Fachvorträgen und Vorführungen erhalten sie Einblick in die Belange des Flugsports, der Rettungs-, Verkehrs- und Militäraviatik und lernen die entsprechenden Berufsmöglichkeiten kennen. Inzwischen ist das Pro-Aero-Jugendlager mit heute jeweils gegen 180 Teilnehmenden zur Tradition geworden und manche fliegerische Karriere hat auf diese Weise im Engadin ihren Anfang genommen. Heute trägt der Aero-Club der Schweiz (AeCS) die Verantwortung für die Vorbereitung und Durchführung dieser Lager. Die Stiftung Pro Aero ermöglicht mit der finanziellen Unterstützung die Durchführung des Jula und leistet damit einen wertvollen Beitrag an die fliegerische Jugendförderung.

Abheben am Schirm

Seit einigen Jahren bietet Pro Aero für Jugendliche zwischen 17 und 20 Jahren den Gleitschirm-Schnupperkurs «PAGS» an. Die dreitägigen Kurse finden bei Gleitschirm-Flugschulen in den Sprachregionen Deutschschweiz, Westschweiz und Tessin statt. Ein ausgeprägtes Interesse für die Aviatik wird bei den Teilnehmenden vorausgesetzt. Unter den eingegangenen Anmeldungen werden pro Kurs sechs Teilnehmende selektioniert. Die Kosten für den Kurs übernimmt Pro Aero. Reisekosten, Verpflegung und Unterkunft gehen zu Lasten der Teilnehmenden.

Kongress für den Nachwuchs

2017 organisierte die Stiftung Pro Aero zusammen mit dem Verband Aerosuisse zum ersten Mal den Aviation Youth Congress (AYC) im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Dieser stiess bei 200 interessierten jungen Menschen auf grosses Interesse, sodass sich die Organisatoren entschieden, weitere Ausgaben folgen zu lassen. Angesprochen werden mit dem Angebot Jugendliche zwischen 16 und 25 Jahren, die sich für einen Beruf in der Luftfahrt interessieren. Die Teilnehmenden können sich an Vorträgen und in persönlichen Gesprächen mit Piloten, Ingenieuren, Fluglehrern und dem Bodenpersonal informieren. Zahlreiche Unternehmen aus der Branche zeigen mit dem AYC auf, welche Zukunft die Luft- und Raumfahrt jungen Menschen bieten kann. <

www.proaero.ch

Faszination Luft- und Raumfahrt: Mit seinem fesselnden Vortrag anlässlich des Aviation Youth Congress 2017 beeindruckte Astronaut Claude Nicollier die Jugendlichen.



Bild: Jürg Wyss



Bild: Segelflugverband der Schweiz

Segelfliegen lebt von gegenseitiger Unterstützung und bietet den besten Einstieg in eine Pilotenkarriere.

Wo der Nachwuchs startet

Die erste Begegnung junger Menschen mit der Luftfahrt findet häufig über den Aero-Club der Schweiz AeCS statt. Manch heutiger Linienspilot hat in seiner Jugend als Modellflieger begonnen, sich mit den Gesetzmässigkeiten der Aerodynamik und der Statik eines Luftfahrzeugs auseinanderzusetzen.

Autor: Urs Holderegger

Tatsächlich sind der Modellbau und das Modellfliegen noch heute ein wichtiges Fundament für Jugendliche, die sich für einen Beruf im Aviatikumfeld interessieren. Der schweizerische Modellflugverband zählt über 8000 Mitglieder in 180 Vereinen, die sich häufig auch in der Juniorenarbeit engagieren.

Die Breitenwirkung des AeCS lässt sich aber auch an jedem Flugplatz mit Besucherterrasse erkennen, wenn Buben und Mädchen staunend den Starts der Flugzeuge zuschauen, ein Segelflugzeug bewundern, das lautlos zur Landung ansetzt oder fasziniert einen Helikopter beobachten, dessen Turbine gestartet wird.

Der Aero-Club der Schweiz ist der nationale Dachverband des Luftsports und der Leichtaviatik. Die Basis des Verbands bilden die rund 23 000 Mitglieder in den 380 lokalen Gruppen und Clubs. Diese wiederum sind in den 35 Regionalverbänden und den acht Spartenverbänden organisiert. Was aber macht ein Verband wie der Aero-Club, um aviatikbegeisterte Jugendliche zu motivieren und einzubinden?

Jugendlager im Engadin

Im August 2024 wird das 40. Jugendlager (JULA) der Stiftung Pro Aero stattfinden. Das einwöchige Aviatik-Jugendlager wird vom Aero-Club der Schweiz organisiert und durchgeführt. Es findet jeweils während der Sommerferien im Engadin statt. Ziel des sieben-tägigen Lagers ist es, Jugendlichen die Möglichkeit zu bieten, in der Welt des Fliegens zu schnuppern, und Begeisterung zu wecken. Die Teilnehmenden geniessen sowohl eine Einführung in die Theorie und Praxis des Fliegens durch spielerisch-handwerkliches Arbeiten als auch Informationen über alle Zweige der Luftfahrt und einen Überblick über deren Berufe.

In einem geringen Kostenanteil von CHF 299 pro Schülerin oder Schüler sind Unterkunft und Verpflegung, Bau- und Werkmaterial sowie eine Exkursion zum Flugplatz Samedan inbegriffen! Die individuellen Reisekosten zwischen Wohnort und Lager sind in der Teilnahmegebühr nicht enthalten. Die Betreuung der Schülerinnen und Schüler in kleinen Gruppen erfolgt durch erfahrene und langjährig bewährte Leiterinnen und Leiter.



Bild: Karin Gubler

Der Start der Gleiter ist geglückt: Teilnehmer des Jugendlagers im Engadin mit ihren selber gebauten Modellen.

Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhalten im Anschluss automatisch eine AeCS-Juniorenmitgliedschaft und sind dadurch bereits in die Welt der Aviatik integriert. Wichtig ist dann, dass sie nach dem Lager weiterhin betreut und unterstützt werden. Hier leisten viele Mitglieder des AeCS wertvolle Basisarbeit, indem sie Jugendliche unterstützen, sei es im Modellbau, in einer Segelfluggruppe oder im schulischen Umfeld.

Selber ein Flugzeug fliegen

Einmal ein Segelflugzeug oder ein Motorflugzeug selber fliegen: Dieser Traum kann über das Jugendprogramm Young Eagles of Switzerland YES wahr werden. Dieses Programm wurde von der Jugendkommission des Aero-Clubs der Schweiz entwickelt und hat zum Ziel, das Interesse von Jugendlichen für die Welt des Fliegens zu wecken. Dies mit Hilfe von ehrenamtlich tätigen Paten aus der ganzen Schweiz. Der Aero-Club der Schweiz bietet allen Jugendlichen zwischen 12 und 18 Jahren die Möglichkeit, kostenlos am YES-Programm teilzunehmen, um dabei alles rund um die Fliegerei zu erfahren und schliesslich selber «abzuheben».

Nach einer kurzen Theorielektion gibt es eine Flugplanung inklusive Flugwetter und allen Vorbereitungen des Fluges. Zusammen mit einem erfahrenen Fluglehrer können die Jugendlichen einen unvergesslichen Tag bei einer Segelflug- oder Motorfluggruppe erleben. Auch für YES gilt die vom AeCS bezahlte Junioren-Mitgliedschaft bis 18 Jahre. Auf der Website www.aeroclub.ch kann man sich über YES-Angebote in der Nähe erkundigen. Die Flugschule Grenchen geht noch einen Schritt weiter: Sie bietet seit Jahren erfolgreich das Air Cadet-Programm

an, welches jeweils auf grosse Resonanz stösst und bereits 13-Jährigen offensteht, wie Flugschulleiter Willi Dysli festhält. Er ist überzeugt: «Der beste Einstieg, um Pilot zu werden, geht über den Segelflug.»

Auch bei SPHAIR involviert

Auch bei der fliegerischen Abklärung SPHAIR (siehe Seite 35) ist der AeCS stark involviert. SPHAIR-Kurse sind nicht Lehrgänge, um das Fliegen zu erlernen und auch kein Ferienlager zur spielerisch-sportlichen Freizeitgestaltung, sondern eine gezielte Berufseignungsabklärung.

Die Teilnehmenden werden aufgrund der erkennbaren Lernfortschritte und der erreichten Leistungen beurteilt. Diese Bewertungen sind wichtig, um eine objektive Beurteilung zu erstellen und Empfehlungen betreffend ihre fliegerischen Möglichkeiten in der Militär- oder Zivlaviatik abzugeben. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhalten nach Abschluss der Kurse ein persönliches Zertifikat. <

Am JULA teilnehmen? Das braucht's:

- Alter zwischen 14 und 16 Jahren
- Interesse an der Fliegerei
- Teamfähigkeit
- Schweizer Bürgerrecht

www.jula-proaero.ch

«Helikopterpilot ist der spannendste Beruf»

Sie wissen, wovon sie sprechen: Christoph Graf, CEO und Inhaber Mountainflyers, Helikopter-Fluglehrer und Pilot, und Micha Berger, Compliance Manager, Safety Manager, Fluglehrer und Pilot bei Mountainflyers. Der Beruf Helikopterpilot/in sei vielfältig, die Ausbildung mit Einbezug des Virtual-Reality-Simulators spare Kosten und schone die Umwelt, sagen sie im Interview.

Interview: Jürg Wyss

Macht sich der Berufspilotenmangel auch in der Helikopterfliegerei bemerkbar? Wo liegen allfällige Gründe und wie äussert sich das im Alltag?

Christoph Graf: Wir stellen schon seit einigen Jahren fest, dass das Interesse junger Pilotenanwärter/innen, den Weg der Berufspilotenausbildung von Beginn an einzuschlagen, sinkt. Dies hat sich in den letzten Jahren verstärkt. Für Mountainflyers wird es dadurch schwieriger, geeignete Berufspilotinnen und -piloten im Flugbetrieb nachzuziehen. Den vielen Informationsgesprächen, die wir mit Interessenten führen, entnehmen wir oft, dass der mit der Berufspilotenausbildung verbundene Aufwand viele abschreckt. Dies ist auf die zunehmend starke Regulierung der Ausbildung, die anschliessende aufwändige Integration der Piloten in den Flugbetrieb sowie die ständig höher werdenden Kosten zurückzuführen.

Die Ausbildung zum Helikopter-Berufspiloten ist kostenintensiv. Mountainflyers setzt deshalb in der Ausbildung auch auf den Virtual Simulator. Wie und wann wird dieser eingesetzt?

Micha Berger: Wir möchten die Berufspilotenausbildung wieder attraktiver machen. Die beste Voraussetzung dafür sind unsere Simulatoren von Loft Dynamics. Für die Privatpilotenausbildung kann man 5 Simulatorstunden an die total 45 Flugstunden und bei der Berufspilotenausbildung bereits 10 Flugstunden anrechnen lassen. Dies entspricht einem Drittel der Berufspilotenausbildung. Wir haben uns überlegt, was ein Berufspilot braucht, um anschliessend «für den Markt interessant» zu sein: Dazu gehören Turbinenstunden und das Airbus-H125-Rating, da die meisten Berufspiloten auf diesem Helikoptertyp im Einsatz sind. Wir kamen zum Schluss, dass wir mit unseren vorhandenen Mitteln ein optimales Ausbildungspaket zusammenstellen können, welches die erwähnten Aspekte berücksichtigt und zudem kosteneffizient ist. Wir bieten künftigen Berufspilotinnen und -piloten ein Paket an, das 10 Flugstunden auf dem Helikopter Robinson R22, 10 Flugstunden auf dem Airbus H125-Virtual-Reality-Simulator und 10 Flugstunden auf dem Airbus H125 beinhaltet. Und das zu einem unschlagbaren

Preis, welcher nur knapp über dem einer Berufspilotenausbildung auf dem Robinson R44 liegt. Wir sind überzeugt, dass dieses Paket preislich attraktiv ist, umwelttechnische Aspekte berücksichtigt und den Schülern eine optimale Ausbildungsumgebung bietet.

Was sind die Vorteile des VR-Simulators?

Christoph Graf: Der Loft-Dynamics-Simulator bietet verschiedene Vorteile. Er kann wetter- und zeitunabhängig eingesetzt werden. Er eignet sich zum Üben von verschiedenen Standardverfahren wie Radio Navigation, Basic-Instrument-Flüge, Platzrunden oder einfach dafür, den Helikopter nach Checkliste anzulassen und abzuschalten. Eine weitere Möglichkeit bietet sich beim Üben von Notverfahren wie etwa Autorotationen, Vortex Ring State, Heckrotorausfall, Hydraulik-Fehler. Diese Verfahren können am Simulator deutlich effizienter als im richtigen Helikopter geschult werden, da nach jedem Ausführen der Übung der Schüler innerhalb weniger Sekunden in die Ausgangslage der nächsten Übung gebracht werden kann und zeitintensive Überflüge entfallen. Ausserdem können riskante Verfahren und Manöver trainiert werden, welche im richtigen Helikopter nicht simuliert werden können. Dazu gehören etwa «Engine fire», «Engine relight», «Tailrotor drive shaft failure» oder das Fliegen in Wolken (IMC).

Wie profitiert ein Flugschüler davon?

Micha Berger: Einerseits profitiert der Schüler von günstigeren Ausbildungskosten und andererseits von einer deutlich effizienteren, zielgerichteteren und flexibleren Ausbildung. Es ist erstaunlich, wie realistisch einzelne Verfahren und Manöver auf dem Simulator simuliert und anschliessend auf den richtigen Helikopter adaptiert werden können. Die Rückmeldungen unserer Schüler sind durchwegs positiv.

Warum soll ein junger Mensch die Helikopterausbildung absolvieren?

Christoph Graf: Der Traum vom Fliegen ist in der DNA des Menschen verankert. Wir sind der Meinung,





dass der Beruf Helikopterpilot/in der spannendste Beruf ist, den man ausüben kann. Er verbindet Freiheit, Leidenschaft, Technik und Präzision in einem. Die Nachfrage nach hochqualifizierten Berufspiloten ist hoch und das wird auch in Zukunft so bleiben. Bis wir Piloten von autonom fliegenden VTOLs abgelöst werden, wird es noch einige Zeit dauern. Dementsprechend stehen die Chancen aktuell sehr gut, nach Abschluss der Ausbildung eine Anstellung in unterschiedlichen Einsatzbereichen der Helikopterfliegerei zu finden.

Was können Interessierte unternehmen, um die Ausbildung zu beginnen?

Micha Berger: Viele Flugschüler starten bei uns mit einem Schnupperflug. Ein Schnupperflug ist eine erste Flugstunde und kann bereits vollumfänglich an die Ausbildung angerechnet werden. Dadurch erhalten Interessenten einen ersten Einblick in den Ausbildungsablauf. Ausserdem erhalten sie von unseren erfahrenen Fluglehrern bereits erste Hinweise über die Eignung als Helikopterpilot/in.

Und was sind die nächsten Schritte?

Micha Berger: Anschliessend empfehlen wir ein Informationsgespräch, bei dem den Interessenten verschiedene Ausbildungsszenarien erklärt werden und sie einen Überblick erhalten, wie die Ausbildung gesamtheitlich abläuft. Dabei sind wir gerne behilflich, ein Gesuch beim BAZL einzureichen, um Förderbeiträge zu erhalten, welche im Falle einer anschliessenden Anstellung bis zu

50% der Kosten der Berufspilotenausbildung decken können. Wir begrünnen es auch, wenn potenzielle Schüler und Schülerinnen das Angebot anderer Flugschulen prüfen, um eine fundierte Entscheidung treffen zu können. Denn Transparenz und Ehrlichkeit sind, neben Sicherheit, unsere oberste Priorität während unseres 43-jährigen Bestehens. Seit der Firmengründung im Jahr 1980 haben bereits mehr als 1000 Personen ihre Helikopterpilotausbildung bei Mountainflyers absolviert.

Was ist das Faszinierende am Beruf Helikopterpilot?

Christoph Graf: Der Pilotenberuf ist nach wie vor ein Traumberuf. Helikopterfliegen ist die ultimative Bewegung im dreidimensionalen Raum – in Verbindung mit der Natur, dem Wetter und der Technik. Als Helikopterpilot/in findet man unzählige Einsatzmöglichkeiten weltweit, wie etwa die Versorgung von abgelegenen Regionen, Transporte bei Bauarbeiten, Rettungsflüge und Hilfe bei Naturkatastrophen. Kein Tag ist wie der andere und genau das macht die Faszination des Berufs aus. <

www.mountainflyers.ch

DIE EINZIGE KARRIERE MIT GARANTIERTEN AUFSTIEGSCHANCEN



Ready to be
#NextGenPilot?

An der European Flight Academy hast du die bestmögliche Aussicht auf einen Cockpitjob einer Airline der Lufthansa Group. Mit einem Vorvertrag und einer Beteiligung an deinen Schulungskosten durch SWISS oder Edelweiss wird auch dein Traum vom Fliegen Wirklichkeit. Mehr unter european-flight-academy.com



Weitergeben, was man selber gelernt hat

Oliver Hartmann ist Linienscopilot. Hauptsächlich fliegt er als Copilot Boeing 777-300ER der Swiss. Sein Wissen und die Erfahrungen vermittelt er aber auch gerne anderen. Als Fluglehrer bei Lufthansa Aviation Training bildet er künftige Piloten aus. Auch Nachwuchs für das Cockpit ist derzeit dringend gesucht.



Bild: Charlotte Ehle

«Der Flugschüler lernt bei uns von Anfang an, Verantwortung zu übernehmen. Deshalb macht er alles selbständig.» Oliver Hartmann (links) als Fluglehrer im Cockpit der Diamond DA42.

Autor: Jürg Wyss

Flugplatz Grenchen. Die DA40 NG HB-SGN steht aufliniert am Pistenanfang. Die Augen des Flugschülers auf dem linken Sitz blicken konzentriert nach vorne. Vor ihm liegen 1000 Meter Asphalt. «Hotel Golf November, Runway 24, cleared for take-off». Der Schüler schiebt den Gashebel nach vorne. Das vierplätzig Trainingsflugzeug beschleunigt. «Centerline halten!», sagt der Fluglehrer. Er sitzt auf dem rechten Sitz, überwacht den Startvorgang. Bei der Geschwindigkeit von 70 Knoten zieht der Schüler den Steuerknüppel leicht nach hinten und das weisse Flugzeug hebt ab zu einem Ausbildungsflug.

«Ich greife nur ein, wenn es die Situation zwingend erfordert», sagt Oliver Hartmann. Er ist seit fünf Jahren Fluglehrer bei der Lufthansa Aviation Training Switzerland (LAT) und bildet junge Piloten aus. «Der Flugschüler lernt bei uns von Anfang an, Verantwortung zu übernehmen. Deshalb macht er alles selbständig.» Denn später, wenn er als Captain im Cockpit eines Passagierflugzeugs sitzt, trägt er die Verantwortung für das Flugzeug und damit für Passagiere, Crew und Fracht an Bord. Auf diese Aufgabe ist bei der LAT die gesamte Ausbildung von der ersten Flugstunde an ausgerichtet. Und darauf, Entscheidungen zu treffen. Flugplanung, Fuelmanagement, Meteo, Beladung, Schwerpunkt, Procedures: Beim Fliegen gilt es, dauernd Entscheidungen treffen.

Und gleichzeitig das Flugzeug steuern, den Motor bedienen, funken: «Flugschüler sind während der gesamten Ausbildung gefordert», betont Hartmann.

Dort angekommen, wo die Flugschüler hin wollen

Oliver Hartmann weiss, worauf es ankommt. Denn er ist dort angekommen, wo die jungen Flugschüler hin wollen: Als Linienpilot im Cockpit. Hartmann ist Copilot bei der Swiss auf Boeing 777-300ER. In die Situation der Flugschüler kann er sich gut versetzen. Seine Ausbildungszeit ist ihm noch präsent. Auch er hat bei null begonnen, alles erlernen müssen, nächtelang Theorie gebüffelt, erste Flüge absolviert und dabei erst mal gelernt, «geradeaus» zu fliegen. «Zu fliegen war ein wahnsinniges Erlebnis», erinnert sich Oliver Hartmann an seine Anfangszeiten zurück. Die Schweiz von oben sehen, bei Alpenflügen «an Felsen und Schneefeldern vorbeiziehen» – unvergesslich und «so eindrücklich» sei es gewesen. Es sind Glücksgefühle wie diese, welche das Fliegen, die dritte Dimension, die Schönheiten der Erde auslösen können.

Als frischgebackener Copilot flog Oliver Hartmann die ersten drei Jahre den Jumbolino, danach zweieinhalb Jahre CSeries (Airbus A220) und seit dem Winter 2019 Boeing 777-300ER. «Zu

«Pilot ist halt schon ein grossartiger Beruf.»



Beim ersten Flug sieht der Flugschüler zu, wie der Fluglehrer die Procedures durchführt. «Flugschüler saugen es auf wie ein Schwamm», hat Oliver Hartmann (rechts im Bild) festgestellt.

Bild: Chantale Ehrle



Bild: zvg

Links: Copilot Oliver Hartmann im Cockpit der Boeing 777-300ER. Er fliegt den Swiss-Langstreckenjet seit 2019.

Unten: Anlässlich des Pro-Aero-Jugendlagers 2023 auf dem Flugplatz Samedan hat Oliver Hartmann als Fluglehrer der LAT dem Nachwuchs das Schulflugzeug DA42 erklärt.



Bild: Sandra Hermann

«Kein Flug ist wie der andere – aber jeder ist ein Erlebnis.»

reisen, die Welt zu sehen, den Jet zu steuern und zu fühlen, dass er macht, was ich will: Pilot ist halt schon ein grossartiger Beruf», schwärmt er. «Und kein Flug ist wie der andere – aber jeder ist ein Erlebnis.» Etwa die Flüge nach Sao Paulo über den Südatlantik mit den beeindruckenden Wetterphänomenen, den Gewittertürmen, viel höher als das Flugzeug fliegen könnte. Diese Zellen zu umfliegen hat ihm Respekt eingeflösst, aber auch gezeigt: Dank dem Wetterradar findet man immer eine Lücke, um das Zentrum des Gewitters umfliegen zu können. «Oder der Anflug auf San Francisco, vor dir die Golden Gate Bridge, dahinter die Stadt: Einfach wunderschön und unglaublich stimmungsvoll.» Also doch: Pilot ist ein Traumberuf. Piloten auszubilden eine Traumaufgabe.

Das Privileg, Fluglehrer zu werden

Oliver Hartmann meldete sich sofort, als er als Copilot – nur diese haben in der Regel das Privileg, Fluglehrer zu werden – die Swiss-interne Ausschreibung erhielt und er die Chance bekam, Fluglehrer zu werden. «Es ist eine andere Art zu fliegen. Man sitzt daneben und sieht, was der Flugschüler richtig oder auch

falsch macht. Das gilt es dann zu bestätigen oder zu korrigieren. Die Aufgabe des Fluglehrers ist ähnlich der eines Coachs.» Ein strukturiertes, systematisches Vorgehen im Cockpit ist Oliver Hartmann wichtig, wie auch das Einhalten von Wordings und Procedures: «So funktioniert es später auch auf der Linie im Multi Crew Concept. Beide Piloten müssen immer wissen, was der andere meint.» Er gibt ein weiteres Beispiel: «Landungen müssen nicht à priori schön sein, sondern sicher. Und das jedesmal.» Bei der Ausbildung lässt sich das trainieren, später beim kommerziellen Linienflug ist das nicht mehr möglich und wäre auch viel zu teuer. Dann muss es sitzen. «Ist die Landung dann auch noch schön und weich – das ist wohl der Ehrgeiz jedes Piloten – ist es einfach noch die Krönung und erfüllt jeden Piloten, ob Captain oder Flugschüler, mit Stolz.»

Rund 30 Prozent seines Pensums verbringt Oliver Hartmann als Fluglehrer am LAT-Standort am Flugplatz Grenchen. «Einem Schüler jeden Tag etwas mitgeben zu können und dann festzustellen, dass es Wirkung zeigt, ist eine grossartige, befriedigende Aufgabe.» Die ersten Flugschüler, die er ausgebildet hat, haben kürzlich als Linienspieler auf der Kurzstrecke begonnen. Sie sind am Ziel angekommen, haben ihren Traum verwirklicht. Für Oliver Hartmann ist klar: «Ich empfehle allen Jugendlichen, es zu wagen. Sowohl Pilot als auch Fluglehrer sind spannende Jobs.» Hat er seinen Entscheid je bereut? «Nein, nicht ein einziges Mal!» <

Über Oliver Hartmann

Pilot zu werden, das war bei ihm kein Bubentraum. 1988 geboren und in Rorschach mit drei Geschwistern aufgewachsen, besuchte er nach der Schule das Gymi in St. Gallen. Anschliessend absolvierte er ein Studium in Betriebswirtschaftslehre an der Uni St. Gallen und schloss dieses mit dem Bachelor ab. Pilot war damals noch kein Thema. Erst im Zwischenjahr nach dem Bachelor wurde er darauf aufmerksam. Denn das Praktikum absolvierte er bei Swiss World Cargo – und da knöpfte er Kontakte mit Piloten, welche ihm von ihrem Beruf vorschwärmten. Er meldete sich bei der damaligen Swiss Aviation Training, der Vorgängerin der heutigen Lufthansa Aviation Training, zum Assessment an und wurde angenommen. Er absolvierte die Ab-initio-Ausbildung mit der Möglichkeit des priorisierten Einstiegs in die Cockpits bei der Swiss und beendete diese mit der Frozen ATPL (Air Transport Pilot License). Der Weg war frei für die Linienspieler-Karriere.

www.lufthansa-aviation-training.com



Bild: Skyguide

Anspruchsvolles, aber attraktives Studium als Grundlage für den Job als Flugverkehrsleiter.

«Guardian of the Sky»

Fluglotsinnen und Fluglotsen geben Lande- und Abfluggenehmigungen, überwachen den Start auf dem Radar, führen Flugzeuge auf ihrer Route und sind für den gesamten Flugverkehr verantwortlich. Dein Traumjob? Dann bewirb dich für die Ausbildung «Dipl. Flugverkehrsleiter HF» bei Skyguide. Nachstehend liefert die Schweizer Flugsicherung Skyguide Antworten auf häufig gestellte Fragen.

Text: Skyguide

Der Studiengang «Dipl. Flugverkehrsleiterin, Dipl. Flugverkehrsleiter HF» interessiert mich. Nur ist es für mich finanziell kaum möglich, 30 Monate lang Vollzeit zu studieren. Unterstützt mich Skyguide dabei?

Skyguide: Unterstützung wird bei Skyguide grossgeschrieben. Wir wollen allen, die den Kindheitstraum hatten, als Fluglotsin oder Fluglotse zu arbeiten, dabei helfen, diesen auch verwirklichen zu können. Das bedeutet: Wer die Ausbildung bei uns beginnt, erhält im ersten Jahr eine monatliche Entschädigung von 4000 Franken. Im zweiten und dritten Jahr sind es dann bereits 5000 Franken. Ausserdem gibt es einen 13. Monatslohn obendrauf. Skyguide will damit seine Studierenden für ihren Einsatz und den Aufwand nicht nur fair entschädigen, sondern möchte auch für Chancengleichheit sorgen. Denn uns ist bewusst, dass man in diesem Alter nicht einfach so rasch seinen Job an den Nagel hängt und ein neues Studium beginnt.

Die Entschädigung klingt fair. Muss ich dafür aber horrend hohe Studiengebühren zahlen?

Im Gegenteil. Unsere Studierenden bezahlen für die Ausbildung gar nichts! Skyguide finanziert das gesamte Studium vollumfänglich. Auch hier liegt uns die Chancengleichheit am Herzen; niemand soll sich aufgrund seiner finanziellen Situation gegen das Studium entscheiden müssen.

Skyguide lockt nach dem abgeschlossenen Studium mit hervorragenden Arbeitsbedingungen und einer grosszügigen Entlohnung. Eine nett gemeinte Werbeoffensive – oder stimmt das tatsächlich?

Ob «hervorragend» und «grosszügig» zutreffen, lassen wir dich selbst entscheiden. Wir liefern dir aber die dazugehörigen Fakten: Als Fluglotse HF trägst du eine riesige Verantwortung. Das honorieren wir. Im Schnitt bezahlen wir ein Jahressalär von ca. 180 000 Franken.

Ausserdem arbeitest du bei uns an den Flughäfen Zürich und Genf nur 35 Stunden pro Woche. Je nach Dienstalster bekommst du bei Skyguide bis zu 35 Ferientage. Du siehst: Nicht nur während, sondern auch nach deinem Studium wollen wir dir deinen Arbeitsalltag so angenehm wie möglich gestalten.

Skyguide liegt Chancengleichheit sehr am Herzen. Weshalb muss ich dann mein erstes Studienjahr in Wangen b. Dübendorf absolvieren, auch wenn ich später in der Westschweiz arbeiten möchte und da bereits eine Wohnung habe?

Auch bezüglich Wohnsituation sorgt Skyguide dafür, dass das erste Ausbildungsjahr in der Deutschschweiz kein Killer-Kriterium ist. Behalte die Wohnung an deinem Heimatort ruhig, denn die Unterkunft während des ersten Studienjahrs kostet dich gar nichts. Allen Studierenden, die mehr als eine Stunde Arbeitsweg haben, stehen kostenlose Unterkünfte im Wert von 850 Franken zur Verfügung. Wir empfehlen dir, dich schnell zu entscheiden. Die Unterkünfte sind nämlich begrenzt und werden nach Datum der Anmeldung vergeben. Im zweiten und dritten Jahr findet die Ausbildung am zukünftigen Arbeitsort statt.

Die Arbeit als «Dipl. Flugverkehrsleiterin HF» bringt eine riesige Verantwortung mit sich. Braucht es da nicht bereits vor Studienbeginn fundierte Aviatik-Vorkenntnisse?

Nein, Aviatik-Vorkenntnisse braucht es keine. Wer das Studium nach drei Jahren beendet, ist perfekt gerüstet, um die

anspruchsvolle Tätigkeit als Fluglotse in Angriff zu nehmen, egal wie gross das Vorwissen bereits war.

Welche Voraussetzungen muss ich sonst mitbringen, um für den Studiengang zugelassen zu werden?

Voraussetzung ist eine abgeschlossene Berufslehre oder Matura. Du kannst dich im Übrigen auch schon vor deinem Abschluss bei uns bewerben. Dafür brauchen wir einfach ein Zwischenzeugnis bzw. eine Bestätigung zum Ausbildungsniveau von dir. Es ist allerdings nicht relevant, welches eidgenössische Fähigkeitszeugnis oder welche Maturität du erlangt hast. Da der Unterricht und die Mehrheit des Selektionsprozesses in Englisch stattfinden, müssen Kandidierende über ein Englisch-Kompetenzniveau B2 verfügen. Ausserdem darfst du bei Studienbeginn das 29. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. <

Über Skyguide

Skyguide sorgt mit 1500 Mitarbeitenden an 14 Standorten für die Flugsicherheit in der Schweiz und im angrenzenden Ausland. 2022 wurden knapp 1,2 Millionen zivile und militärische Flugzeuge sicher und effizient durch den am dichtest beflogenen Luftraum Europas geführt.

www.skyguide.ch



Blick vom Tower des Flughafens Genf auf das Vorfeld.

Bild: Skyguide



Offizieller
Übersetzungspartner
der AeroRevue und des
BAK-Lehrmittelverlags
★★★★★

Ihr Übersetzungspartner für alle Sprachen und Fachgebiete

Ob technikkaffine Texte, rechtliche Dokumente, oder Fachbücher – unser professionelles Übersetzungsteam liefert termingerecht mit höchster Qualität.

maximair.ch
CH-2540 Grenchen

MaximAir
AVIATION

Lions Air Group – ein vielseitiger Arbeitgeber



Ursula Huber, seit 1997 bei der Lions Air AG, heute in der Geschäftsleitung der Lions Air Group sowie u.a. in der Einsatzleitung tätig

Ich liebe es, zu organisieren, zu koordinieren und die Verbindung zwischen den verschiedenen Anlaufstellen sicherzustellen. Deshalb gefällt mir die Herausforderung in der Einsatzleitung auch so. Bei der Lions Air Group gibt es verschiedene spannende Bereiche, die einem viele Möglichkeiten bieten, sich innerhalb der Gruppe weiterzuentwickeln.



Natasha Johnson (15)
Kaufmännisch Auszubildende

Ich habe im Sommer die KV-Lehre bei der Lions Air Group angefangen. Und ich komme jeden Tag gerne zur Arbeit! Ich bin in der Abteilung Finanzen und Buchhaltung. Das Arbeitsklima gefällt mir besonders gut, alle sind sehr aufgestellt. Und nach der Lehre möchte ich Pilotin werden. Das war schon immer mein Traum.



Lions Air Group

Alpine Air Ambulance

Wollerau - Bern - Kloten - Birrfeld - Balzers - Andorra

www.air-ambulance.ch

Helikopter- Berufspilot CPL(H)

Ausbildung auf dem Airbus H125
und Simulator zu unschlagbarem Preis

Preise

Berufspilotenausbildung
mit ATPL/VFR Theorie:

ab CHF 40 680.-

Berufspilotenausbildung
ohne Theorie:

ab CHF 35 040.-

Die Ausbildung beinhaltet

- Abgeschlossene Berufspilotenausbildung inklusive H125 Type Rating
- 30 Std. Rotor Turning Time (RTT) für die Berufspilotenausbildung, davon: 10 Std. im Robinson R22 | 10 Std. Virtual Reality H125 Simulator | 10 Std. H125 Helikopter



**Unschlagbarer
Paketpreis!**

Schweizweit
Einzigartiges
Angebot





«Säg an meinem Stuhl!»

Am Flughafen Zürich gibt es rund 30 000 Arbeitnehmende. Einer davon ist David Hangartner. Einst war er selbst Praktikant in der Abteilung Data & Analytics der Flughafen Zürich AG. Als Leiter derselben Abteilung rät er nun seiner Trainee Paula Mahler: «Säg an meinem Stuhl!» Über die erstaunlich vielseitigen Karrieremöglichkeiten in der Aviatik.



Bild: Flughafen Zürich AG

David Hangartner und Paula Mahler sind zu einem eingespielten Team zusammengewachsen.

Autorin: Jasmine Bodmer-Breu, Flughafen Zürich AG

«**S**chuld an meiner Karriere ist eigentlich ein guter Kollege», erinnert sich David Hangartner. Der sei ein leidenschaftlicher Spotter gewesen und habe ihm von der Aviatik vorgeschwärmt. Als sich David dann während seines Studiums als Wirtschaftsingenieur an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften einen Job sucht, der sich gut mit seinem Vollzeitstudium kombinieren lässt, kommen ihm der Kollege und die Luftfahrt wieder in den Sinn.

Theorie und Praxis ideal kombiniert

David heuerte bei Swissport an und arbeitete fortan zu Randzeiten und am Wochenende als Check-in- und Gate-Agent. So kriegt er Einblicke in den Flughafenbetrieb mit all seinen Prozessen und Anspruchsgruppen. Wie so viele, die mit der Luftfahrt in Berührung kommen, ist auch David schnell klar: «Hier will ich bleiben.» Dank seinem Netzwerk innerhalb der ZHAW kriegt er den Tipp für das Praktikum bei der Flughafen Zürich AG, konkret

bei der Abteilung Flight Ops Engineering, die sich um Kapazitätsplanung und Datenanalyse kümmert.

Gekommen, um zu bleiben

Es passt perfekt: David will nach seinem Bachelorabschluss im 2016 sein Wissen mit einem Teilzeit-Masterstudium in Business Engineering & Data Science erweitern. Beim Vorstellungsgespräch fragt ihn sein Vorgesetzter Samuel Ehrat, wo er sich selbst in zehn Jahren sehe. «Auf deinem Stuhl, Sämi», antwortet Dave selbstbewusst. «Ich bin gekommen, um zu bleiben.»

Und das tut er. Zwei Jahre danach bekommt David die Leitung der Abteilung Flight Ops Analytics angeboten, zwei weitere Jahre später schliesst er sein Masterstudium ab. Im Februar dieses Jahres wird seine Abteilung in die ICT integriert und heisst fortan «Data & Analytics Competence Center». Die Abteilung entwickelt gemeinsam mit den Business Units Daten-gestützte Prototypen von Reportings bis hin zu Machine-Learning-Modellen.

«Ich finde die Aviatik eine sehr spannende Branche; man kann in viele verschiedene Bereiche reinschauen.»

Auf der Basis des gewonnenen Wissens in der Prototyping-Phase entwickelt das Team produktive Datenprozessierungsmodule. Die fertigen Datenprodukte sollen die Betriebsstellen und das Management dazu befähigen, schnellere und bessere Entscheidungen zu treffen.

Die Erste

Seine Erfahrung und sein Wissen will David auch weitergeben und neue Talente für sein Unternehmen gewinnen. Deshalb setzt er sich für ein firmenweites Trainee-Programm ein. Als erste Trainee Cloud & Data in seiner Abteilung rekrutiert er im Jahr 2022 Paula Mahler. Sie ist rund zehn Jahre jünger, verfügt aber ebenfalls schon über einen beachtlichen Lebenslauf: Paula hat einen Bachelor-Abschluss in Computerlinguistik von der Universität Zürich und einen Master of Science in Politics & Data Science vom University College Dublin.

Praktische Erfahrung im Teilzeitjob

Parallel dazu war sie rund sechs Jahre lang Teilzeit als Flight Attendant für Swiss im Einsatz – auch sie kennt also den Flughafenbetrieb «von der Front». Diese Kombination aus akademischem Wissen und praktischer Aviatik-Erfahrung sei rar und ein grosser Vorteil auf dem Arbeitsmarkt, ist David überzeugt: «In unserem Job analysieren wir Prozesse, die wir selbst erlebt haben. Das hilft enorm bei der Perspektive und wie wir mit Daten arbeiten.»

«Diese Stelle passt perfekt auf mein Profil», freut sich Paula. «Ich finde die Aviatik eine sehr spannende Branche; man kann in viele verschiedene Bereiche reinschauen.» Ihre Aufgaben als Trainee beschreibt sie so: «Ich kümmere mich um die Erfassung, Speicherung und Analyse von Daten und der Automatisierung von Datenprozessen.» So stellt Paula unter anderem Daten bereit, die dann von anderen Abteilungen genutzt werden können, um Analysen und Reports zu erstellen.

Idealer Einstieg ins Berufsleben

David ist sehr zufrieden mit Paula. «Ihr Profil war outstanding – und sie ist eine Persönlichkeit. Das hilft, denn bei uns sind Trainees vollwertige Teammitglieder, und mit diesem Selbstverständnis sollte man den Job auch anpacken», ist er überzeugt. Paulas Tipp für alle, die es ihr gleich tun möchten? «Für mich war der Weg über ein Fachstudium in Kombination mit praktischer Erfahrung in der Aviatikbranche der ideale Einstieg ins Berufsleben.» Sie sieht sich in zehn Jahren immer noch am Flughafen und möchte weiterhin mit Daten arbeiten.

«Säg an meinem Stuhl, Paula!»

«Säg an meinem Stuhl, Paula!», ruft David dazwischen. Beide lachen. Der Chef, der einst selbst Praktikant war, und seine Trainee, die ihn einst vielleicht einmal überwinden wird – oder auch nicht. «Ich brauche nicht zwingend eine Leitungsfunktion für Erfüllung», wiegelt Paula ab. Viel wichtiger sei ihr, sich fachlich weiterentwickeln zu können. «Und dafür gibt mir die Flughafen Zürich AG tolle Möglichkeiten.» <

www.flughafen-zuerich.ch/jobs



Bild: Flughafen Zürich

Ein vielseitiger Beruf

Für Technologie-interessierte Aviatikfreunde ist es der Traumberuf: Luftfahrzeugmechaniker. Der Luftfahrzeugmechaniker Helikopter wartet Helikopter und kennt in dieser Funktion verschiedene Typen bis ins kleinste Detail. Entsprechend gross ist die Verantwortung.



Bilder: Lions Air

Luftfahrzeugmechaniker Helikopter Gregory Spadini vor dem Super Puma der Lions Air.

Autorin: **Marion Gredig**

Am Flugplatz Bern-Belp ist das Maintenance-Center der Lions Air Group. Wir treffen Philipp Fischer, Head of Maintenance: «Insgesamt arbeiten 15 Leute im Maintenance-Team, aber hier in Bern sind es jeweils 7 oder 8 Mitarbeitende. Das variiert, da ein Teil unserer Mechaniker im Ausland im VIP-Bereich tätig ist und wir auch Mechaniker haben, die mit dem Heli mitfliegen, weil wir auch unterwegs Inspektionen machen müssen.»

Im Hangar stehen die Helikopter in Reih und Glied: «Wir warten hier die Helikopter der Lions Air Group. Das sind vier EC 135, eine VIP EC 135, die Bell 429 in der VIP- sowie auch in der HEMS-Ausführung, die also auch in der Rettung sowie beim Organtransport eingesetzt werden kann. Zudem haben wir hier den Super Puma, der für das Firefighting eingesetzt wird, sowie auch die Fremdhelikopter unserer VIP-Kunden», erzählt Fischer und erklärt, wie eine Wartung vonstatten geht.

«Die Intervalle und der Arbeitsaufwand variieren. Je mehr geflogen wird, umso schneller hat der Heli seine Flugstunden und das Wartungsintervall wird intensiver. Wenn der Heli da ist, gibt es normalerweise einen Incoming run. Das heisst, wir lassen den Heli laufen, evtl. machen wir einen kurzen Flug und wir schauen, ob alle Parameter im grünen Bereich sind. Anschliessend wird die Maschine zerlegt und bis ins kleinste Detail inspiziert.»

Luftfahrzeugmechaniker Helikopter ist eine 3-jährige Zusatzausbildung. Gregory Spadini hat zuerst die Lehre zum Polymechniker absolviert. Im Hangar der Lions Air Group treffen wir ihn im Cockpit der AgustaWestland AW139. Er kontrolliert gerade mit Kollege Stefan Abegglen, der noch in der Ausbildung ist, die Bremsen. «Schraubenzieher, Hammer, Gabelschlüssel – in der roten Box sind alle Mechaniker-Tools drin», sagt Spadini und führt aus: «Jede Wartung und Reparatur wird im 4-Augen-Prinzip abgesegnet. Alles, was man am Heli macht, ist genau vorgegeben und muss dokumentiert und visiert werden.»

Spadini begleitet uns zum Super Puma, der im Lions-Air-Hangar nebenan steht. «Vor und nach jedem Flug gibt es eine Kontrolle. Da werden beispielsweise am Heckrotor die mechanischen Lagergelenke gefettet. Der Super Puma ist schon aufwändig in Sachen Wartung. Pro Maschine braucht es zwei Mechaniker.» Der auszubildende Kollege Abegglen nickt. «Wir haben geregelte Arbeitszeiten, aber es gibt nebst der regulären Wartung auch einen 24/7-Pikettdienst. Man muss sehr flexibel sein und exakt arbeiten. Besonders schön ist, dass man als Mechaniker die Maschinen so richtig gut kennenlernt.» <

www.lionsairgroup.ch

Luftfahrzeugmechaniker/in Helikopter

Die Ausbildung zum Luftfahrzeugmechaniker Helikopter ist eine Zweitausbildung, die 3 Jahre dauert. Sie wird organisiert und überwacht vom Schweizerischen Verband Flugtechnischer Betriebe (SVFB) und von den jeweiligen Helikopter-Betrieben nach den Vorgaben der European Aviation Safety Agency (EASA) durchgeführt. Der theoretische Teil besteht aus mehreren Modulen, die jeweils mit einer Prüfung abgeschlossen werden.

Voraussetzungen:

- Erfolgreich abgeschlossene technische Lehre, gemäss Schweizerischem Verband Flugtechnischer Betriebe SVFB. Besonders geeignete Berufe:
 - Polymechniker Niveau E, Schwerpunkt Instandhaltung
 - Automobil-Mechatroniker/in EFZ, frühere Bezeichnung Automechaniker
 - Landmaschinenmechaniker
 - Konstrukteur Niveau E
 - oder eine andere vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) akzeptierte 4-jährige Lehre.
- Sehr gute Kenntnisse in Elektrik und/oder Elektronik.
- Sehr gute Englischkenntnisse (in Wort und Schrift).

Abschluss:

EASA Part-66 B1.3 Lizenz Luftfahrzeugmechaniker Helikopter. Die Theorieprüfungen für die EASA Part-66 Kat. L Lizenz werden vom BAZL durchgeführt und finden zweimal jährlich statt.

Infos sind zu finden unter:

www.svfb.ch

www.bazl.ch



Lions Air Group – ein vielseitiger Arbeitgeber



Nicolò Eicke (35) seit 2021 Rettungshelikopterpilot bei der Lions Air Group, Leiter der Basis Birrfeld

Primäre Notfalleinsätze, Verlegungen und Organtransporte - die Bandbreite meiner Aufgaben ist spannend. Rettungshelikopterpilot wurde ich nach einer Vielzahl an Aus- und Weiterbildungen. Die Lions Air Group mit der Tochterfirma AAA Alpine Air Ambulance ist für mich ein vielseitiger Arbeitgeber und ich bin stolz, Teil dieses professionellen und motivierten Teams zu sein.



Kim Rudin (24) seit 2023 in der Einsatzleitung und Copilot bei VIP-Heli-Flügen und Organtransporten

Jeder Einsatz ist wichtig. Die Kombination zwischen den fliegerischen und planerischen Aufgaben bereitet mir grosse Freude. Auch der Gedanke, jemandem mit einem Organtransport zu helfen, ist sehr befriedigend. Mir gefällt es, in einem international tätigen Unternehmen arbeiten zu dürfen und jeden Tag Neues zu lernen.



Lions Air Group

Alpine Air Ambulance

Wollerau - Bern - Kloten - Birrfeld - Balzers - Andorra

www.air-ambulance.ch

Dein Check-in. Für eine Karriere bei der beliebtesten Airline der Schweiz.



Wir suchen Verstärkung. Entdecke unsere spannenden Jobs und verbinde die Schweiz mit der Welt. [swiss.com/talents](https://www.swiss.com/talents)





Bild: Swiss

Einmal um die Welt als Cabin Crew Member bei Swiss

Cabin Crew Member ist ein Beruf wie kein anderer. Wer sich für eine Karriere über den Wolken entscheidet, darf einen spannenden und abwechslungsreichen Berufsalltag fernab von jeglichem Alltagstrott erwarten.



Bild: Swiss

Text: Swiss International Air Lines

Letzte Woche noch am Strand von Tel Aviv Sonne getankt, übermorgen in New York den Blick auf Manhattan von der Brooklyn Bridge aus geniessen: Cabin Crew Member zu sein, ist mehr als ein Beruf – es ist ein Lifestyle. Man lernt viele verschiedene Städte kennen, trifft auf Menschen und ihre Geschichten aus jedem Winkel der Erde, macht bereichernde Erfahrungen, die einen fürs Leben prägen. Kein Tag ist wie der andere und manchmal ist auch eine grosse Portion Flexibilität gefragt.

Über 3600 Cabin Crew Member arbeiten bei Swiss; selten fliegt man mit derselben Kollegin oder demselben Kollegen zweimal. Dennoch funktioniert dank dem unvergleichlichen Crew-Spirit das Teamwork in 10000 Metern Höhe meist reibungslos und viele Freundschaften haben in einer Bordküche ihren Anfang gefunden.

Sicherheit hat oberste Priorität

Doch der Beruf des Cabin Crew Member beinhaltet weit mehr als das Servieren von Speisen und Getränken hoch über den Wolken. Sicherheit hat in der Aviatik stets oberste Priorität und Cabin Crew Member sind intensiv auf den – sehr unwahrscheinlichen – Ernstfall geschult. In den ersten sechs Wochen der Ausbildung vermitteln Ausbilder theoretische Grundlagen in den Bereichen Sicherheit an Bord, Service, Auftritt und Umgang mit medizinischen Notfällen. Anschliessend folgt die praktische Einführung zunächst auf Kurzstreckenflugzeugen, gefolgt von

weiteren theoretischen und praktischen Schulungen auf Langstreckenflugzeugen unter Anleitung von erfahrenen Kolleginnen. Nach rund einem Jahr ist die vielseitige Ausbildung in der Business und der Economy Class auf der Kurz- und Langstrecke abgeschlossen.

Vielfältige Karrierechancen

Die Entwicklungsmöglichkeiten in diesem interessanten Beruf sind ebenso vielfältig wie die Destinationen, die man bereist. Erfahrene Cabin Crew Member können neue Kolleginnen in ihre künftigen Aufgaben einführen oder haben bei guter Qualifikation die Möglichkeit, auf Langstreckenflügen die Gäste in der First Class mit dem ausgezeichneten Swiss-Service zu verwöhnen. Wer die eidgenössische Berufsprüfung für Cabin Crew Member absolviert, dem oder der stehen danach die Türen zur Weiterbildung zum oder zur Maître de Cabine weit offen.

Unregelmässige Arbeitszeiten, immer andere Destinationen und ständig wechselnde Kolleginnen und Kollegen bieten Abwechslung, können jedoch durchaus auch anspruchsvoll sein. Doch die Vielfalt dieses vielseitigen Berufs und die erworbenen Fähigkeiten machen ehemalige Cabin Crew Member auf dem Arbeitsmarkt äusserst begehrt, denn schliesslich beweist man ausgeprägte Gastgeberqualitäten, souveränen Umgang mit Menschen und die Fähigkeit zur Flexibilität.

Leben, Reisen und Karriere in einem – Cabin Crew Member sollte man sein! <

«Wir möchten die Bewerber so authentisch wie möglich kennenlernen»

Simon Brüttsch ist Teamleader Cabin Crew Recruiting bei Swiss und in dieser Funktion für die Rekrutierung neuer motivierter Cabin Crew Member verantwortlich. Im Interview gibt er Einblicke in den Bewerbungsprozess und verrät, wie man sich am besten auf die Selektion vorbereitet.

Simon Brüttsch, wer kann sich als Cabin Crew Member bewerben?

Simon Brüttsch: Wir suchen motivierte Persönlichkeiten mit einer ausgeprägten Dienstleistungsorientierung und einer grossen Freude am Umgang mit Menschen aus den unterschiedlichsten Kulturen. Ausserdem sollte man gerne im Team arbeiten und aufgeschlossen sein, denn auf jedem Einsatz trifft man neue Kolleginnen und Kollegen. Wir kennen übrigens keine Alterslimite und freuen uns auch über Bewerbungen von Menschen, die bereits eine Karriere in einem anderen Bereich hinter sich haben.

Wie viele Sprachen muss man beherrschen?

Gute Sprachkenntnisse in Deutsch und Englisch sind ausreichend, wir freuen uns aber über jede weitere Sprache, schliesslich kommen unsere Gäste aus der ganzen Welt. Mit gewissen Sprachen können unsere Cabin Crew Member sogar ihr Gehalt aufbessern.

Wie geht es weiter, wenn man sich beworben hat?

Wir prüfen die Bewerbung und melden uns anschliessend bei den Bewerbern, welche unsere Anforderungen erfüllen. Zunächst erfolgt ein kurzes Video-Interview, anschliessend lernen wir die Kandidaten vor Ort bei uns in der Nähe vom Flughafen Zürich an einem halbtägigen Assessment kennen. Wenn wir gegenseitig voneinander überzeugt sind und der oder die Bewerbenende den Medical Check bestanden hat, steht einer Anstellung nichts mehr im Weg.

Wie können sich Kandidaten möglichst gut auf das Assessment vorbereiten?

Wir legen grossen Wert auf eine gepflegte Erscheinung, Professionalität und gute Umgangsformen; schliesslich sind unsere Cabin Crew Member das Gesicht von Swiss. Wirklich vorbereiten kann man sich in meinen Augen jedoch nicht, wir möchten die Bewerber so

authentisch wie möglich kennenlernen. Daher rate ich allen, möglichst entspannt zum Assessment zu erscheinen und sich nicht zu verstellen. <

Weitere Informationen und die Anforderungen zu diesem spannenden Beruf finden Interessierte hier:

www.swiss.com/careers



Simon Brüttsch, Teamleiter Cabin Crew Recruiting



In der Ausbildung wird nicht nur Wert auf Gastfreundschaft (linke Seite) und gepflegtes Aussehen (oben) gelegt, sondern auch der Umgang mit medizinischen Notfällen geübt (rechts).



Bilder: Swiss



PILOTENPRAKTIKUM MIT 10 FLUGSTUNDEN

sphair.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

 **SPHAIR**



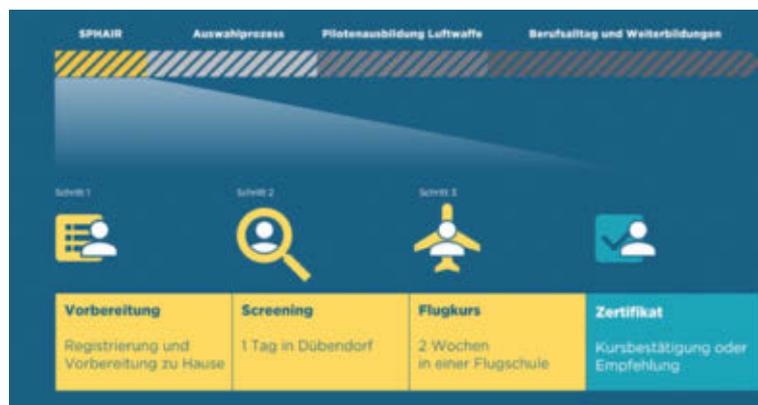
SPHAIR for Talents

SPHAIR ist die Adresse für junge Menschen, die sich für eine Karriere in der Aviatik interessieren und ihrem Berufswunsch näherkommen wollen. Anhand einer standardisierten Eignungsabklärung mit Praktikumscharakter erkennen die Absolventinnen und Absolventen ihr Talent für den Pilotenberuf. Wer die ersten Leistungstests und das Screening im Fliegerärztlichen Institut in Dübendorf besteht, darf sich zu einem zweiwöchigen Pilotenpraktikum anmelden. Das SPHAIR-Zertifikat ist der ideale Einstieg für eine berufliche aviatische Laufbahn – mit vielen Vorteilen.

Text: SPHAIR, Andrea Bolliger, Jürg Wyss

Hoch oben über dem Lago Maggiore muss es um ihn geschehen sein: Im SPHAIR-Pilotenpraktikum sass Lukas Nannini zum ersten Mal in einem Cockpit. Heute fliegt er als Berufsmilitärpilot mit dem Rufnamen «Bigfoot» F/A-18 – und seine achte Saison als Mitglied der Patrouille Suisse. Dabei ist er ganz «auf dem Boden» geblieben. Die Fliegerei hatte ihn schon immer fasziniert. Der Wunsch, Berufsmilitärpilot zu werden, kam jedoch relativ spät, und eher zufällig. «Vor SPHAIR war ich noch nie in einem Cockpit gesessen», erzählt Lukas Nannini, «und am Ende des zweiwöchigen Pilotenpraktikums konnte ich die Piper selbst steuern und über dem Lago Maggiore meine Übungen absolvieren – das hätte ich nie gedacht.» Er erhielt die Empfehlung als Militärpilot und machte weiter: Vom Militärdienst über die verschiedenen Selektionsstufen der Pilotenschule bis zur Anstellung als F/A-18-Pilot bei der Schweizer Luftwaffe. «Je weiter die Selektion fortschritt, desto grösser wurde die Motivation, nicht rauszufliegen. Und ein bisschen Glück war auch dabei», sagt «Bigfoot».

Lukas Nannini ist eines jener Talente, wie sie von SPHAIR gesucht und gefunden werden. Als F/A-18-Pilot in der Fliegerstaffel 17 und Kommandant der Miliz-Fliegerstaffel 6 der Schweizer Luftwaffe sind seine Aufgaben vielfältig und spannend: Luftpolizeidienst, Trainingsflüge, das Unterrichten als Fluglehrer. Und dann ist da noch die Krönung: Mitglied der Vorzeigeformation der Schweizer Luftwaffe zu sein. «Mit der Patrouille Suisse kann ich die Faszination meiner Tätigkeit bei der Schweizer Luftwaffe auch einem grösseren Publikum zugänglich machen», sagt er. «Bigfoot» ist Militärpilot mit Leib und Seele.



Qualifizierten Nachwuchs für Luftfahrt sicherstellen

SPHAIR hat zum Ziel, bei jungen Leuten das Interesse an Aviatikberufen zu fördern und so langfristig den qualifizierten Nachwuchs für die Schweizer Luftfahrt sicherzustellen, sei es als Berufspilot oder -pilotin auf Helikopter oder Flächenflugzeug, als Fallschirmaufklärer/in oder Drohnenpilot/in. Im Auftrag der Eidgenossenschaft und unter der Leitung der Schweizer Luftwaffe führt SPHAIR die nötigen Eignungsabklärungen mit Praktikumscharakter durch. Gesucht sind Talente, die bereit sind, über ihre eigenen Grenzen hinauszuwachsen. Bewerberinnen und Bewerber zwischen 17 und 23 Jahren (brevetierete Offiziere der Armee bis 24), die nebst einer raschen Auffassungsgabe und psychomotorisch intakten Fähigkeiten auch Teamgeist mitbringen, haben gute Chancen, zu reüssieren. Angehende Fallschirmaufklärer können sich ab 16 Jahren zum Screening anmelden. Dieses absolvieren sie im 17. Lebensjahr, den Fallschirmkurs 1 im 18. und den Fallschirmkurs 2 im 19. Lebensjahr.

Professionelle Selbsttests vor dem Screening

Die jungen Leute sollen sich somit über eine längere Zeitspanne hinweg entscheiden können, ob und wann sie eine aviatische



Patrouille Suisse-Mitglied Maj Lukas Nannini «Bigfoot» fliegt auf Position 5 und als zweiter Solopilot. Seine Karriere begann mit der Anmeldung für die SPHAIR-Selektion.



Gesucht sind Talente, die bereit sind, über ihre Grenzen hinauszuwachsen.

und Herbst statt. Im Praktikum lernt man die Grundlagen des Fliegens in Theorie und Praxis genauer kennen und nimmt das Steuer selbst in die Hand.

Die Praktika haben zum Ziel, die Freude am Fliegen zu wecken, und werden bei ausgewählten schweizerischen Motorflugschulen mit speziell ausgebildetem Personal durchgeführt. Die Teilnehmenden sind Teil einer hochmotivierten Gruppe von maximal sechs Kandidaten und Kandidatinnen. Einige Wochen vor dem Kurs erhalten sie die SPHAIR-Bekleidung, die sie während des Kurses tragen, sowie Unterlagen wie ICAO-Karten, Checklisten, Skizzen vom Cockpit des Ausbildungsflugzeugs und Broschüren. Zudem wird den Teilnehmenden mitgeteilt, wie sie sich bereits zuhause vorbereiten sollten und welches Wissen am Eintrittstag vorausgesetzt wird – nach dem Motto «need to know».

Berufslaufbahn einschlagen wollen. Das Internet ist dabei ein zentrales Hilfsmittel. Unverbindlich und spielerisch können sich die Kandidatinnen und Kandidaten eingehend über ihren Traumberuf und die gestellten Anforderungen informieren. Professionelle Selbsttests geben Auskunft über die grundsätzliche Eignung, welche damit vor der eigentlichen Anmeldung selbst überprüft bzw. geübt werden kann. Ebenfalls sind die Limiten für Brillenträger aufgelistet. Denn fliegen mit Brille ist möglich. Danach meldet sich ein Interessent für das Screening an, welches an einem zentralen Standort am Fliegerärztlichen Institut in Dübendorf am Computer absolviert wird. Beim Screening, das in der Regel mehrmals pro Monat stattfindet, wird das geistige und psychomotorische Potenzial getestet. Bei Eignung ist es soweit und man darf sich für ein Pilotenpraktikum bei einer SPHAIR-Flugschule der Wahl, verteilt in der ganzen Schweiz, einschreiben. Von den gegenwärtig jährlich rund 350 Screening-Absolventen nehmen gegen 260 Kandidaten am zweiwöchigen SPHAIR-Kurs teil.

Beim Pilotenpraktikum wird es ernst

Die fliegerische Abklärung und Ausbildung bildet das letzte Glied in der Kette von SPHAIR und ist sicher ein Höhepunkt für die Absolventen. Sie beinhaltet ein zweiwöchiges Pilotenpraktikum (40 Theorielektionen und elf Flugstunden). Diese Kurse finden normalerweise während der Schulferien im Frühjahr, Sommer

Persönliche Beratung und Zertifikat zum Abschluss

Im Hinblick auf eine Berufspilotenausbildung erhalten die Kandidaten klare Beurteilungs- und Entscheidungshilfen sowie fliegerische Basiskennnisse. Ebenso können sie klare Aussagen über ihre Erfolgchancen erwarten. Mit einer persönlichen Beratung werden ihnen auch Möglichkeiten zur Weiterentwicklung oder Alternativen in anderen aviatischen Berufen aufgezeigt. Am Ende erhält der SPHAIR-Absolvent eine persönliche Beratung und ein Zertifikat mit einem anerkannten Leistungsausweis. Für die Bewerbung als Pilotenanwärter bei der Luftwaffe ist dieses Zertifikat Bedingung. Die eigentliche Militärpilotenselektion geht erst danach los.

Sprungbrett für Fallschirmaufklärer der Armee

SPHAIR ist auch der Start für die spannende Ausbildung zur Milizfunktion des Fallschirmaufklärers. Nebst einem Screening werden zwei Fallschirmkurse à zwei Wochen absolviert. Besteht man diese, kann man sich für die Rekrutenschule für Fallschirmaufklärer bewerben. <

Die SPHAIR-Abklärung

Die SPHAIR-Abklärung erfolgt professionell und zielgerichtet – im Rahmen eines mehrstufigen Programms mit Praktikumscharakter. Wer es erfolgreich abschliesst, ist optimal darauf vorbereitet, sich für die Militärpilotenausbildung bei der Schweizer Luftwaffe zu bewerben. Aber auch für viele andere spannende Aviatik-Berufe – in der Luft oder am Boden – ist SPHAIR das Sprungbrett. Das SPHAIR-Zertifikat mit einer berufsspezifischen Beurteilung ist die Voraussetzung für die weitere Laufbahn als Militärpilot oder -pilotin. Angehende Airline-pilotinnen und -piloten mit einer SPHAIR-Empfehlung werden von Schweizer Fluggesellschaften bevorzugt und haben grössere Chancen auf Ausbildungsbeihilfen des Bundes. www.sphaire.ch



Bild: VBS / DDPS



Mit Hauptsitz in Stans ist Pilatus mit über 2500 Mitarbeitenden und rund 140 Lernenden einer der grössten und wichtigsten Arbeitgeber der Zentralschweiz.

Willkommen in der grossen Pilatus-Familie!

Der Schweizer Flugzeughersteller Pilatus Aircraft gehört zu den erfolgreichsten Flugzeugherstellern weltweit. Als einer der grössten, wichtigsten und beliebtesten Arbeitgeber der Zentralschweiz bietet das Unternehmen dank der fortwährenden Erfolgsgeschichte in vielen Bereichen Berufs- und Karrierechancen an – auch im Ausland.

Text: Pilatus / Jürg Wyss

Die Förderung von Talenten habe bei Pilatus einen hohen Stellenwert und eine lange Tradition, betont Claudia Könz, Teamleiterin Recruiting. «Deshalb setzt sich Pilatus kontinuierlich dafür ein, junge Berufsfachkräfte zu gewinnen und zu fördern. Durch die vielseitigen Ausbildungsprogramme ist es möglich, einen vertieften Einblick in die Luftfahrtindustrie zu erhalten und Karriereentwicklungen anzustreben.»

Was heisst das konkret? Pilatus bietet zum Beispiel Praktika an. «Mittels eines Praktikums kann man den Pilatus-Alltag sehr direkt kennenlernen. Es vermittelt die zentralen Grundlagen des entsprechenden Bereichs», erläutert Claudia Könz. Angeboten werden etwa Werkstatt- und Engineeringpraktika. Oder man startet die berufliche Laufbahn als Trainee nach dem Studium in einem vielfältigen und spannenden Umfeld. Die Traineeprogramme dauern je nach Fachrichtung zwischen 12 und

18 Monate, sind vielseitig aufgebaut und geben einen optimalen Einblick in verschiedene Bereiche. «Ein Traineeprogramm bei Pilatus zahlt sich aus und bietet breite Karrieremöglichkeiten», ist Claudia Könz überzeugt. Auch für Pilatus lohnt sich diese Investition in die Hochschulabsolventen, denn ca. 85 % der Trainees bleiben nach durchlaufenem Programm im Unternehmen. Zudem investiert Pilatus viel in die Ausbildung ihrer laufend rund 140 Lernenden in 14 verschiedenen Berufen, von denen ebenfalls rund 85 % nach ihrem Lehrabschluss bleiben.

Mut, Visionen und Spitzenleistungen hätten Pilatus stark gemacht, sagt die Teamleiterin Recruiting. «Wir sind stolz auf unsere Mitarbeitenden, denn sie sind die Treibkraft für unser Unternehmen und haben den Erfolg erst möglich gemacht. Gemeinsam gestalten wir die Zukunft und setzen auf die Ideen und den Fleiss jedes einzelnen.» Die Mitarbeitenden profitieren

dabei ausserdem von attraktiven Anstellungsbedingungen und einer Kultur, die geprägt ist von hohem Qualitätsbewusstsein, gesunder Bodenständigkeit, gemeinsamen Zielen und ausgeprägter Kundenorientierung.

Internationale Ausrichtung

Pilatus-Flugzeuge fliegen rund um den Globus. Das bietet Chancen, die Welt kennenzulernen und den Zauber des Orients, die Hitze Afrikas oder die Weiten Amerikas hautnah zu erleben. «Pilatus-Mitarbeitende erhalten immer wieder die Möglichkeit, unsere Kunden vor Ort zu betreuen», führt Claudia Könz aus. Abenteuer- und Grenzerfahrungen sind bei kurz- oder langfristigen Einsätzen bei Kunden und Tochtergesellschaften in unterschiedlichen Berufsgruppen garantiert.

Pilatus ist erfolgreich unterwegs. Entsprechend hoch ist der Bedarf an Mitarbeitenden aller Richtungen, um der Nachfrage der Kunden gerecht werden zu können. Die Karrierechancen stehen ausgezeichnet. «In Rotationsmodellen können die Mitarbeitenden neue und weiterführende Tätigkeitsfelder

kennenlernen. Sie profitieren von einem vielfältigen Weiterbildungsangebot.»

«Der Umgang mit den Arbeitskollegen ist herzlich und professionell», sagt Kevin Schuler. Er ist Supervisor Flugbetrieb und beeindruckt, wie Internationalität im Herzen der Schweiz gelebt wird. «Als sehr positiv erachte ich, dass ich mich persönlich weiterentwickeln kann. Und jeden Tag lerne ich Neues dazu, sei es technisch oder sozial – im Umgang mit meinen Teamkollegen. Diese Fähigkeiten sinnvoll einzusetzen, macht mich glücklich. Pilatus ist für mich mehr als nur ein Arbeitgeber.» Michelle Donkal Krüger ist Technische Sachbearbeiterin – und fasziniert von der Aviatik. «Für einen Arbeitgeber zu arbeiten, welcher Flugzeuge herstellt, ist an sich schon etwas Spezielles. Zudem habe ich die Chance, in einem sehr dynamischen Umfeld arbeiten zu können und einen abwechslungsreichen und interessanten Job auszuüben.» Dem pflichtet auch der lizenzierte Luftfahrzeugmechaniker Erwin Gut bei und ergänzt: «Pilatus gibt mir die Möglichkeit, in verschiedenen Bereichen zu arbeiten – eine enorme Bereicherung für mich.» ◀

Bei Pilatus arbeiten

Die 1939 gegründete Schweizer Pilatus Flugzeugwerke AG entwickelt und baut weltweit einzigartige Flugzeuge wie PC-12 NGX, PC-7 MKX, PC-21 und PC-24. Mit Hauptsitz in Stans ist Pilatus mit über 2500 Mitarbeitenden einer der grössten und wichtigsten Arbeitgeber der Zentralschweiz. Zwei Tochtergesellschaften in Broomfield, Colorado, USA, mit knapp 200 Mitarbeitenden und Adelaide, Australien, mit rund 60 Mitarbeitenden gehören zur Pilatus Gruppe. Die «Pilatus-Familie» vereint Menschen aus über 55 Nationen mit vielfältigen Berufsbildern, die gemeinsam in interdisziplinären Teams arbeiten. Derzeit bietet Pilatus rund 200 Stellen zur Besetzung an. Gesucht werden etwa Polymechaniker, Luftfahrzeugmechaniker, Strukturbauer, Elektriker, Spengler, Schweißer bis hin zu Software Engineers, Interieur-Techniker, Flugzeuglackierer, Aircraft Project Manager, Safety & Quality Manager, Junior Controller, Techniker und Ingenieure in verschiedenen Bereichen und viele mehr. Infos sind zu finden unter:

www.pilatus-aircraft.com



WIR SUCHEN GENAU DICH!
#JOINPILATUS



Bewirb dich jetzt!
pilatus-aircraft.com/jobs

DEINE FLUGSCHULE IM TESSIN

- Integrated ATPL: der schnellste und effizienteste Weg, die Berufsausbildung zu absolvieren
- Moderne Glascockpit-Flotte mit Sonaca 200 Trainer Pro und DA40/42
- IFR-, MCC- und JOC-Kurse auf einem modernen MPS 737 fix-basierten Simulator
- Ausbildung am Flughafen Locarno (LSZL), mehr als 300 sonnige Flugtage
- Team junger und professioneller Instruktoren
- Unterkunftsmöglichkeiten auf unserem eigenen Campus

monatliche
FI / CRI / IRI /
MCCI - Kurse

Entdecke alle verfügbaren Kurse, vom PPL bis zum
Advanced UPRT: aerolocarno.ch

AERO
LOCARNO

Luftfahrt Tag und Nacht.

Online im «Cockpit».

www.cockpit.aero



Aktuell.
Informativ.
Umfassend.

Das hohe  der
Luft- und Raumfahrt

Unbegrenzte Möglichkeiten

Astronaut oder Astronautin: Diesen Buben- und Mädchentraum können sich die wenigsten verwirklichen. Eine Karriere in der Raumfahrtindustrie ist hingegen ein realistisches Ziel. Die Möglichkeiten sind fast so unendlich wie das Universum.

Autorin: **Andrea Bolliger**

Von Entwicklungen und Erkenntnissen aus der Raumfahrt profitieren Menschen auf vielfältige Weise. Materialien, die für die Raumfahrtindustrie entwickelt werden, finden Anwendung in alltäglichen Produkten. Satelliten liefern und übertragen Daten, welche die Fortschritte in der Digitalisierung erst ermöglicht haben. Hinter allen Entwicklungen stehen engagierte Menschen. Bei zahlreichen und namhaften Raumfahrtprojekten wie auch in der Exploration sind Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus der Schweiz beteiligt.

Technische Disziplinen oder Naturwissenschaften

Den Raumfahrtberuf gibt es nicht. Es sind viele verschiedene Kompetenzen, die eine berufliche Karriere im Raumfahrtsektor ermöglichen können. Vorausgesetzt sind das Interesse an der vielseitigen Materie und der Wille, sich in sehr komplexe Fachgebiete einarbeiten zu wollen. So führt der Weg in den Raumfahrtsektor meistens über ein Studium. Gefragt sind vielfältige Ingenieurdisziplinen, angewandte Mathematik, Erdbeobachtung und Umweltwissenschaften, Planeten- und Weltraumwissenschaften, Lebens- und Materialwissenschaften. Fachkenntnisse sind insbesondere in den Bereichen Elektronik, Optik, Feinmechanik, Aero- und Thermodynamik, Tribologie, Informationstechnologie, Materialwissenschaft und additive Fertigung von Vorteil.

Von der Schweiz ins All

Mit ihren Forschungen und Entwicklungen beteiligen sich Schweizer Hochschulen stets an grossen Raumfahrtprojekten. Entsprechend bieten sie Studiengänge und Kurse an, die direkt oder indirekt mit der Raumfahrt zu tun haben. So bietet die EPFL in Lausanne unter anderem einen Nebenfachkurs für Weltraumtechnologie an. An der ETH Zürich will Dr. Thomas Zurbuchen im nächsten Jahr einen der weltweit besten interdisziplinären Masterstudiengänge in Weltraumwissenschaft und -technologie lancieren. Wer sich für weltraumspezifische Physik interessiert, ist an den Universitäten in Bern und Genf gut aufgehoben. Erwähnenswert sind auch die Engagements der Fachhochschule Nordwestschweiz mit Instituten für Astroinformatik und Weltraumwissenschaften sowie die Hochschule Luzern mit dem Bioscience and Medical Engineering-Kompetenzzentrum für biomedizinische Weltraumforschung und Medizintechnik. Die zunehmende Privatisierung lässt die Raumfahrt auch zum Milliardengeschäft werden. Wer sich für die geschäftlichen Aspekte interessiert, kann an der Universität St. Gallen den Kurs Space for Business belegen.

Schliesslich bietet die Europäische Weltraumagentur ESA verschiedene Anreize für Schulprojekte aller Altersstufen und zahlreiche weiterführende Ausbildungen für Absolventen verschiedener Studiengänge.

Berufslehre als Einstieg

Auch eine Berufslehre – etwa als Polymechaniker/in, Automatiker/in oder Elektroniker/in – kann ein Sprungbrett in die spannende Welt der Raumfahrt sein. Denn auch in der Produktion sind talentierte Berufsleute gesucht. <

[Swiss Space Office](#)



Bild: ESA, P. Carfil

Das Schweizer Unternehmen Beyond Gravity stellt die Nutzlastverkleidung für die Ariane-Raketen her. Das Bild zeigt eine künstlerische Darstellung von MTG-I-Satelliten, die an Bord einer Ariane-5-Rakete ins Weltall gebracht wurden.



Bild: Andrea Bolliger

Die Aufklärungsdrohne Hermes 900 HFE (ADS 15) der Schweizer Luftwaffe auf dem Rollweg in Emmen.

Militärische Drohnen bedienen

Der Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge gewinnt im militärischen Sektor zunehmend an Bedeutung. Die Schweizer Luftwaffe befindet sich mitten in der Einführung eines neuen Drohnensystems. Die Hermes 900 HFE (ADS 15) hat die Masse eines Kleinflugzeugs. Um das unbemannte Flugzeug vom «Cockpit» Bodenstation aus zu fliegen, braucht es die Berufspiloten- oder Linienpilotenlizenz.

Autorin: **Andrea Bolliger**

Flugzeuge unbemannt fliegen zu lassen, ist schon seit Jahrzehnten ein Thema, das aber erst mit den Fortschritten in der Digitalisierung so richtig in Fahrt gekommen ist. Bis zivile Flugzeuge vom Boden aus kontrolliert werden, dürfte es noch lange dauern. Doch im militärischen Sektor haben sich Drohnen bis zur Grösse von Kleinflugzeugen bereits etabliert. Mit der Hermes 900 HFE besitzt auch die Schweizer Luftwaffe eine solche. Piloten, welche die Aufklärungsdrohne fliegen, und Nutzlastoperatoren, welche die Aufklärungs- und Überwachungsinstrumente bedienen, können mit neuester Technik in diesem Bereich arbeiten.

Der Drohnenpilot oder die Drohnenpilotin ist für die Flugvorbereitung und Durchführung der Flüge mit dem ADS 15 verantwortlich. Gelenkt wird die Drohne nach Sicht- oder Instrumentenflugregeln von der Bodenstation aus. Wer diesen Beruf ausüben möchte, benötigt deshalb eine gültige EASA-CPL/

IR- oder ATPL-Lizenz. Er oder sie muss die Berufspiloten- oder Verkehrspiloten-Lizenz bereits vor der Bewerbung haben.

Neben dem Drohnenpiloten sitzt der Drohnenlastoperator. Er plant und realisiert die Aufklärungsmissionen in enger Zusammenarbeit mit militärischen und zivilen Partnern. Zusammen mit dem Drohnenpiloten setzt er die Bedürfnisse der Auftraggeber um. Für die Ausübung dieser Funktion bedarf es einer gültigen Privatpilotenlizenz.

Kein typischer Arbeitstag

Den typischen Arbeitstag gibt es für die Crews von Aufklärungsdrohnen nicht. Der Tagesablauf könnte sich in etwa so gestalten: Die Crew trifft sich morgens zum Briefing. Anschliessend wird das Cockpit (Bodenstation) vorbereitet. Es folgt die Durchführung der Mission für einen Leistungsbezüger (Armee oder Blaulichtorganisation). Dauert ein Flug länger, wird die Crew

Kleindrohnen in der Schweizer Armee

Die Schweizer Armee setzt neben der Aufklärungsdrohne ADS 15 auch Kleindrohnen ein. Diese werden sowohl von Milizangehörigen als auch von Berufsmilitärs geflogen. Dabei sind die Berufsmilitärs primär für die Ausbildung und Betreuung der Milizangehörigen verantwortlich; sie können aber auch selber Einsätze fliegen. Berufsmilitärs des Heers werden entsprechend ihrer Affinität zur Drohnenfliegerei, etwa ausgehend von ihren Hobbies, ausgewählt. In der Ausbildung durchlaufen sie eine theoretische Schulung – welche auch mit Wissen und Ausbildnern aus der Luftwaffe unterstützt wird. Der praktische Umgang mit den Kleindrohnen wird geübt. Der anschliessende Erfahrungsaufbau dient als Basis, um sie als Instruktoren für die Ausbildung der Milizangehörigen einzusetzen. Die Tätigkeiten mit Kleindrohnen sind aber nur ein Teilbereich des Arbeitsportfolios eines Berufsmilitärs.



Bild: VBS/DDPS

Blick ins «Cockpit» der Drohne.

während des Fluges von einer anderen abgelöst. Nachmittags könnte für den Berufsdrohnenpiloten ein Einsatz als Fluglehrer auf dem Programm stehen, bei dem er eine Milizcrew im Simulator betreut.

Wer Drohnenpilot oder Nutzlastopereur werden möchte, sollte sich für Technik und Aviatik interessieren, ein besonders ausgeprägtes Dienstleistungsbewusstsein haben, im Team arbeiten können und Verantwortung übernehmen wollen.

Beruf oder Milizfunktion

In der Schweizer Luftwaffe sind aktuell zehn Berufsdrohnenpiloten bzw. Nutzlastopereure angestellt. Da die Fluktuation nicht gross ist, bildet die Luftwaffe nur alle fünf Jahre einen bis zwei neue Berufsdrohnenpiloten und Nutzlastopereure aus. Die beiden Funktionen gibt es aber auch für Milizangehörige: Pro Jahr werden sechs bis acht neue Milizdrohnenpiloten und Nutzlastopereure ausgebildet. Sie stellen die Einsatzfähigkeit des Drohnensystems über eine lange Zeitdauer sicher.

Wie wird man Drohnenpilot?

Das Vorweisen eines SPHAIR-Zertifikats (vgl. Beitrag ab Seite 35) wird den Einstieg in die Ausbildung zum Drohnenpiloten oder zur Drohnenpilotin erleichtern. Zu den bereits erwähnten Fluglizenzen müssen Kandidaten

und Kandidatinnen eine Reihe weiterer Voraussetzungen erfüllen. Sie müssen die englische Radiotelefonieprüfung (Voice) bestanden haben, jünger als 35 Jahre alt sein, die Schweizer Staatsbürgerschaft und einen einwandfreien Leumund besitzen sowie in der Schweizer Armee den Offiziersgrad erreicht haben. Gute Kenntnisse der englischen Sprache und der Schweizer Geografie werden vorausgesetzt.

Sind diese Anforderungen erfüllt, können sich Interessierte beim Chefpilot Drohnen bewerben. Bei erfolgreicher Bewerbung werden die Kandidaten zu den nächsten Bewerbungsschritten aufgebeten. Am Fliegerärztlichen Institut in Dübendorf wird während zwei Tagen untersucht, ob das Profil bezüglich medizinischer und psychologischer Aspekte grundsätzlich demjenigen des Drohnenpiloten bzw. der Drohnenpilotin entspricht. Bei der anschliessenden eintägigen Eignungsabklärung beim Drohnenkommando 84 beweisen die Kandidaten unter anderem im Simulator ihr Talent und stellen sich dem Chefpilot Drohnen im Interview.

Waren diese Bewerbungsschritte erfolgreich, beginnt in der Regel im Folgejahr die sechswöchige Ausbildung zum Drohnenpiloten oder zum Drohnen-Nutzlastopereur. Mit erfolgreichem Abschluss der Ausbildung wird als letzter Schritt die militärische Umteilung in die Drohnenstaffel 7 initiiert

(Milizfunktion). Bei Eignung und Bedarf beginnt dann die Karriere als Berufsdrohnenpilot beim Drohnenkommando 84.

Besonderheiten der Drohnenaviatik

Die Ausbildung ist mit einem Type-Rating in der zivilen Luftfahrt vergleichbar. Die Teilnehmer haben bereits Erfahrung in der Aviatik und lernen in der Ausbildung die Besonderheiten der Drohnenaviatik kennen. Dazu gehört etwa das Fliegen nach Instrumenten, ohne eine haptische Rückmeldung vom Flugzeug zu erhalten. Des Weiteren erlernen die Teilnehmer die Zusammenarbeit mit militärischen und zivilen Partnern und die professionelle Anwendung der Aufklärungssensoren. <

Voraussetzungen auf einen Blick

- Schweizer Bürger/in
- Einwandfreier Leumund
- Offizier der Schweizer Armee
- Jünger als 35 Jahre
- Drohnenpilot/in: Gültige EASA-CPL/IR- oder EASA-ATPL-Lizenz
- Drohnen-Nutzlastopereur/in: Gültige EASA-PPL-Lizenz
- Englische Radiotelefonie (Voice)
- Gute Englischkenntnisse bei Ausbildungsbeginn
- Gute Kenntnisse der Schweizer Geografie

www.sphaire.ch

Wer segelfliegen kann, kann fliegen

Up in the air: Die Flugschule Grenchen hat sich mit zukunftsgerichteten, innovativen Nachwuchsprogrammen einen ausgezeichneten Namen geschaffen. Bereits 13-Jährige können beim Juniorenprogramm Air Cadets Grenchen einsteigen. Sie erhalten eine zielgerichtete Segelflugausbildung – als beste Basis für ihre Karriere.

Segelflug ist die beste Grundlage für eine erfolgreiche Pilotenlaufbahn. Willi Dysli, Head of Training der Flugschule Grenchen, ist davon überzeugt. «Segelfliegen lernen kann man mit 13 oder mit 73 Jahren. Es passt für jedes Alter», fügt er an. Dabei hatte Willi Dysli mit Segelfliegen eigentlich nichts am Hut. Dachte er. Bis der Fluglehrer ihm 1970 während eines Schnupperflugs die Jurahänge von oben und doch von ganz nah zeigte. Wie das Segelflugzeug sich den Hängen entlangschmiegte und der Fluglehrer die Thermik nutzte, zog den jungen Passagier in den Bann: «Als ich ausstieg, wusste ich, dass es das war, was ich wollte.» So verwundert es nicht, dass Dysli noch heute die Segelflugausbildung hoch hält – schliesslich hat auch seine eigene glanzvolle fliegerische Karriere damit begonnen. Heute wartet nach der Ausbildung bei der SMG eine moderne Segelflugzeugflotte für lokale Flüge und Streckenflüge auf die Segelflieger.

Doch bei der Flugschule Grenchen beginnt es noch früher. «Bereits mit 13 kann man in das Juniorenprogramm Air Cadets Grenchen (ACG) eintreten», betont Willi Dysli. «Wir begleiten die Jugendlichen mit einer zielgerichteten Segelflugausbildung in die Welt der Aviatik. Ein Cadet übernimmt dabei die Verantwortung für sich und das Team, lernt selbständige Entscheide zu treffen und in allen Situationen die Übersicht zu behalten.» Bereits mit 16 Jahren kann die amtliche Segelflugprüfung absolviert werden.

Nach dem Erwerb der Segelfluglizenz ist es ein kleiner Schritt zur Motorfluglizenz (PPL). «Unsere Schulung findet auf bewährten vierplätzig Flugzeugen statt. Und im Rahmen unserer Ausbildungskurse fliegen wir oft im Team. Damit können alle Piloten gegenseitig profitieren.» Wer Ambitionen für eine berufliche Karriere in der Luftfahrt hat, den begleiten die Fluglehrer der Flugschule Grenchen auf dem Weg ins «grosse» Cockpit, vom Instrumentenflug bis zum Berufspiloten. «In Zusammenarbeit mit verschiedenen langjährigen Partnern sorgen wir für eine erfolgreiche Fortsetzung der Karriere als Berufspilot oder auch als Fluglehrer», versichert Willi Dysli. **wy**

Inserat

DEIN SPRUNGBRETT
IN DIE AVIATIK!

airport-grenchen.ch



GRENCHEN
Airport

Es begann 1932 ...

... mit einem Segelflugzeug. Seit über 90 Jahren hebt die Segel- und Motorfluggruppe Grenchen (SMG) ab. Heute sind fast 700 Piloten Mitglied in der SMG. Viele von ihnen fliegen beruflich in der Luftwaffe, bei einer Fluggesellschaft oder mit Geschäftsflugzeugen. Unter dem Dach der SMG befindet sich die Flugschule Grenchen (FSG). Als Approved Training Organisation (ATO) bietet sie Ausbildungen vom Segelflug bis zum Fluglehrer und Berufspiloten an. Die Homebase Grenchen ist der ideale Standort, um die Grundlagen der Aviatik vollständig zu erlernen.

www.fliegen.ch



Viele Pilotenkarrieren beginnen bereits mit 13 Jahren bei der Flugschule Grenchen mit dem Jugendprogramm Air Cadets Grenchen (oben). Schulungen vom Segelflug über den Motorflug (unten) bis zum Berufspiloten sind im Angebot.



Bilder: Flugschule Grenchen, Willi Dysli

Lehrgänge für Führungskräfte

Die Luftverkehrsbranche steht vor ständigen Herausforderungen. Ihre Führungskräfte müssen die nötige Tiefe und Breite an Visionen haben, um die Branche voranzubringen und die Zukunft zu gestalten.

Autor: **Andreas Wittmer**

Die Luftfahrtindustrie von morgen wird sich stark von der heutigen unterscheiden. Schon seit einiger Zeit haben Veränderungen wie die Digitalisierung der Infrastruktur und das Aufkommen neuer Technologien die Art und Weise, wie Organisationen das Luftverkehrsmanagement angehen, verändert. Die Unterbrechung durch die Covid19-Pandemie hat diesen Prozess noch verschärft, denn die Reisebeschränkungen zwingen die Transportdienstleister, ihre Strategien ständig zu überarbeiten.

Gegenseitige Wechselwirkungen verstehen

Diese Veränderungen betreffen jeden Aspekt der Luftfahrtindustrie, vom kommerziellen bis zum operativen Bereich, und wirken sich auf Wettbewerb, Sicherheit und Erfahrung aus. Darüber hinaus haben diese Entwicklungen die wechselseitige Abhängigkeit der verschiedenen beteiligten Elemente verdeutlicht. Soziale, wirtschaftliche, technologische, ökologische und politische Faktoren machen aus einem Markt ein System und binden es zusammen. Sie sind auch selbst Systeme, die in Wechselwirkung zueinander stehen. Das Luftverkehrssystem stellt den Rahmen dar, in dem Luftverkehrsunternehmen und -organisationen agieren. Ohne ein umfassendes Verständnis für die Interdependenzen des

Systems können Führungskräfte die Chancen, die sie ergreifen können, oder die Gefahren, die sie bewältigen müssen, nicht richtig erkennen und daher erfolgreiche Ansätze entwickeln.

Drei Diplomprogramme

Um Ihr Unternehmen oder Ihre Abteilung in die Zukunft zu führen, brauchen Sie ein umfassendes Verständnis aller Aspekte dieses «Luftfahrtsystems». Aus diesem Grund haben das Center for Aviation and Space Competence und die Universität St. Gallen (CFAC-HSG) mehrere Zertifikats- und Diplomstudiengänge für Luftfahrtmanager oder Personen, die ihre Karriere in der Luftfahrtindustrie vorantreiben wollen, entwickelt. Die Studiengänge sind seit 2005 mit der Forschung in der Luftfahrtindustrie verknüpft und werden teilweise zusammen mit der International Air Transport Association (IATA) angeboten. Die Programme wurden speziell entwickelt, um das Wachstum der fähigsten Luftfahrtfachleute in der Branche von heute zu beschleunigen und sie in die Lage zu versetzen, eine Kraft für die Entwicklung der Branche von morgen zu sein. Die folgenden Programme werden angeboten:

- DAS in Global Air Transport Management (Diplomprogramm zusammen mit IATA)
- CAS in Aviation Accountability, Safety and Compliance Management (Zertifikatsprogramm)
- CAS in Sustainable Aviation Management (Zertifikatsprogramm in Zusammenarbeit mit IATA).

Umfassendes Verständnis für mehr Erfolg

Durch die Teilnahme an diesen Programmen erhalten die Teilnehmer ein umfassendes Verständnis des Luftverkehrssystems. Um Ergebnisse besser vorhersehen, kontrollieren und beeinflussen zu können – kurz gesagt, um die bestmögliche Führungskraft zu sein –, ist mehr als nur die

Kenntnis eines einzelnen Aspekts der Branche nötig, auch wenn dieser noch so tiefgreifend ist. Erforderlich ist eine ganzheitliche Sichtweise, die über das hinausgeht, was wir traditionell unter der Luftfahrtindustrie verstehen: Fluggesellschaften, Flughäfen, Bodenabfertigungsdienste, Flugsicherungsdienste und Zivilluftfahrtbehörden. Auch über die vorgelagerten Glieder der Wertschöpfungskette hinaus: die Flugzeughersteller, andere Ausrüstungshersteller, Leasinggeber und andere Partner. Sie müssen Ihr Verständnis sogar über den gesamten Luftverkehrsmarkt hinaus ausdehnen, über die Reiseveranstalter und Logistikunternehmen sowie über die Passagiere und Versender. <

www.cfac.ch

Inserat

The sky is full of opportunities...

University of St. Gallen
Center for Aviation and Space Competence

We train & certify the Aviation Leaders of tomorrow.

Information & Application

UPGRADE YOUR CAREER

cfacch



Bild: Helvetic Airways

Neuer Weg ins Helikopter-Cockpit

Swiss Helicopter und die Rega haben sich im Angebot «Swiss Helicopter Pro Talents» zusammengetan. Gemeinsam wollen sie junge Talente fördern, die Berufshelikopterpilot/in werden wollen.

Junge Talente, die motiviert sind, die anspruchsvollen Ausbildungsschritte zum Beruf Helikopterpilot/in in Angriff zu nehmen und in der Branche Fuss fassen möchten, finden im Programm «Swiss Helicopter Pro Talents» Unterstützung. Voraussetzung ist die abgeschlossene Grundausbildung bei Swiss Helicopter. Nach der Bewerbung erfolgt die Eignungsabklärung, die aus einem Eintrittstest und einem Assessment besteht. Wer die Eignungsabklärung erfolgreich abgeschlossen hat, erhält Zugang zum Talent-Pool.

Wer den Weg dahin erfolgreich geschafft hat, kann von den beiden beteiligten Unternehmen für weitere Ausbildungen und den Berufseinstieg unterstützt werden. Nach einer positiven Selektion durch eines der teilnehmenden Helikopterunternehmen durchläuft der Kandidat die notwendigen weiteren Ausbildungsmodule zum Berufshelikopterpiloten. Nach deren erfolgreichem Abschluss erhält er einen Anstellungsvertrag mit Ausbildungsvereinbarung.

Damit ist der Weg in den vielseitigen Beruf des Helikopterpiloten frei. Wichtig zu wissen ist, dass die Plätze im Talent-Pool beschränkt sind; es lohnt sich also, sich seriös vorzubereiten. Die Kandidatinnen und Kandidaten gehen während ihrem Aufenthalt im Talent-Pool keine Verpflichtungen ein. <

www.swisshelicopter.ch
www.rega.ch



Bild: Swiss Helicopter

Ausbildungsmodule:

Type Rating	ATPL/IR Theorie	Hour building
HESLO 1+2	CPL Ausbildung	FI Ausbildung

Voraussetzungen Bewerbung für «Pro Talents»

- Mind. 100 h Flugerfahrung auf Helikopter
- Mind. 40 h PIC Helikopter
- Abgeschlossenes PPL(H) und MOU(H) bei Swiss Helicopter ATO
- Max. 29 Jahre alt (Bewerbung vor dem 30. Geburtstag)
- Bewerbungen: flugschule@swisshelicopter.ch

swiss helicopter +

Wir sind Ihr kompetenter Partner für:

- Privatpilotenausbildung (PPL)
- Berufspilotenausbildung (CPL)
- Gebirgsausbildung (MOU)
- Fluglehrerausbildung (FI)
- Nachtflugausbildung (NIT)
- Type Rating (TR) für Cabri G2, H120 Colibri, H125 Ecureuil – weitere Typen auf Anfrage
- Konvertierung von fremden Lizenzen (FAA)
- ATPL(H)/IR Theorieausbildung

SWISS HELICOPTER PRO TALENTS

fly sustainable

swisshelicopter.ch

Vereinbaren Sie noch heute Ihren individuellen Beratungstermin bei uns.

UNSERE FLUGSCHULBASEN

Bern-Belp: T +41 (0)31 818 88 88
 bern-belp@swisshelicopter.ch

Gruyères: T +41 (0)26 921 23 23
 gruyeres@swisshelicopter.ch

Balzers: T +423 388 20 40
 balzers@swisshelicopter.ch

Untervaz: T +41 (0)81 322 57 57
 untervaz@swisshelicopter.ch

Pfaffnau: T +41 (0)62 754 01 01
 pfaffnau@swisshelicopter.ch

Gordola: T +41 (0)91 745 44 88
 ticino@swisshelicopter.ch

Zweitausbildung Helikoptermechaniker/in

Fasziniert von Fliegerei und Technik? Sorge dafür, dass die Rega-Flotte rund um die Uhr einsatzbereit ist.

Alle Infos findest du unter rega.ch/helikoptermechaniker

rega

Ausbildung, Informationen, Institutionen, Verbände

Aero-Club der Schweiz
www.aeroclub.ch

Aeropers
www.aeropers.ch

Aerosuisse
www.aerosuisse.ch

Aircraft Owners and Pilots Association
www.aopa.ch

Berufsberatung Schweiz/BIZ
www.berufsberatung.ch

Beyond Gravity
www.beyondgravity.com

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
www.bazl.admin.ch

Center for Aviation Competence
www.cfac.ch

École polytechnique fédérale EPFL
www.epfl.ch

Edelweiss Air
www.edelweissair.ch

Eidgenössische Technische Hochschule Zürich ETH
<https://ethz.ch>

Euro Airport
www.euroairport.com

Experimental Aviation of Switzerland
www.experimental.ch

Fédération Aéronautique Internationale (FAI)
www.fai.org

Flughafen Zürich
www.flughafen-zuerich.ch

Foundation for Aviation Competence
www.ffac.ch

Genève Airport
www.gva.ch

Horizon Swiss Flight Academy
www.horizon-sfa.ch

Kapers Cabin Crew Union
www.kapers.ch

Lufthansa Aviation Training
www.lufthansa-aviation-training.com

Motorflug-Verband der Schweiz
www.mfvs.ch

Pilatus Flugzeugwerke AG
www.pilatus-aircraft.com

Pilotenausbildung der Luftwaffe
www.airforcepilot.ch

Rega
www.rega.ch

Schweizer Luftwaffe
www.vtg.admin.ch

Schweizerischer Ballonverband
www.sbv.ch

Schweizerischer Hängegleiter-Verband
www.shv-fsvl.ch

Schweizerischer Helikopterverband
www.swissheli.ch

Schweizerischer Modellflugverband
www.modellflug.ch

Schweiz. Verband Flugtechnischer Betriebe SVFB
www.svfb.ch

Segelflugverband der Schweiz
www.segelfliegen.ch

Skyguide
www.skyguide.ch

SPHAIR
www.sphair.ch

SR Technics
www.srtechnics.com

Swiss International Air Lines AG
www.swiss.com

Swiss Helicopter Association
www.sha-swiss.ch

Swiss Microlight Flyers
www.ecolight.ch

Swiss Skydive
www.swisskydive.org

Swiss Space Office
www.sbf.admin.ch

Stiftung Pro Aero
www.proaero.ch

Verband Schweizer Flugplätze
www.aerodromes.ch

Zürcher Hochschule für Angewandte
Wissenschaften ZHAW
www.zhaw.ch

Hinweis

Die Inhalte dieser Seite wurde mit grösstmöglicher Sorgfalt erstellt. Redaktion und Verlag übernehmen jedoch keine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der bereitgestellten Inhalte und Links. Sie bietet lediglich eine Übersicht über Organisationen, Anlaufstellen und Verbände im Bereich der Aviatik. Die Nutzung der abrufbaren Inhalte erfolgt auf eigene Gefahr des Nutzers.



Bild: Andrea Bolliger

Flugschulen – Approved Training Organisations (ATO) und Declared Training Organisations (DTO)

Aéro Club des Montagnes Neuchâteloises, AECMN
www.lsgc.ch

AéroFormation B. Hanhart SA, Lausanne
www.aeroformation.ch

Aero Locarno, Gordola, www.aerolocarno.ch

Air-Espace Sàrl, Colombier, www.air-espace.net

Air-Glaciers SA, Sion, www.air-glaciers.ch

Alpaviation AG, Bern, www.alpaviation.ch

Aviation School, Mollis, www.aviationschool.ch

Aviatis ATO Flying School, Altenrhein
www.aviatis.ch

AVILÛ SA, Agno, www.avilu.ch

EcoFlight.net Suisse Sàrl, Yverdon
www.ecoflight.net

Ecoflight Mollis GmbH, Mollis, www.ecoflight.ch

EFOS Flugschule GmbH, Kloten, www.efos.ch

FLY 7 Executive Aviation SA, Lausanne
www.fly7.ch

Fliegerschule St.Gallen-Altenrhein (FSA)
www.pilotenschule.ch

Flugschule Basel AG, www.flugschulebasel.ch

Flugschule Eichenberger AG, Buttwil
www.flugschule-eichenberger.ch

Flugschule Gribair AG, Belp, www.gribair.ch

Héli Alpes SA, Sion, www.helialps.ch

Helialpin AG, Altenrhein, www.helialpin.ch

Heli Linth AG, Mollis, www.heli-linth.ch

Heli Sitterdorf AG, www.helisitterdorf.ch

Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Kloten
www.horizon-sfa.ch

Karen SA, Gordola, www.karen-sa.com

Kreutzer Aviation Services GmbH, Altenrhein
www.kreutzer.aero

Lufthansa Aviation Training Switzerland Ltd.
www.lufthansa-aviation-training.com

Mountain Flyers 80 Ltd., Belp
www.mountainflyers.ch

Jetline Training, NCG Group KmG, Wil
www.jetline-training.com

NGFT Next Generation Flight Training GmbH,
Cham, www.ngft.com

Safety Wings AG, Sursee, www.safetywings.ch

Segel- und Motorfluggruppe Grenchen,
Flugschule Grenchen, www.fliegen.ch

Stoffel Aviation GmbH, Hittnau
www.stoffelaviation.ch

Swift-Copters SA, Genève, www.swiftcopters.ch

Swiss Aviation School GmbH, Mollis
www.aviationschool.ch

Helicopter School Association HSA
www.swisshsa.ch; www.air-zermatt.ch;
www.airport-helicopter.ch;
www.chablaihelicopter.ch; www.centralheli.ch;
www.davinci-air.ch; www.fuchshelicopter.ch;
www.heli-lausanne.ch; www.lionsair.ch;
www.partnair.ch; www.valair.ch;
<https://zulu-aviation.business.site>

Swiss Helicopter AG, Untervaz
www.swisshelicopter.ch

SwissPSA, www.swisspsa.ch
www.birrfeld.ch; www.erlebnisflugplatz.ch;
www.fgzo.ch; www.flugplatz-wangen.ch;
www.mfgt.ch; www.mfgz.ch.

ZHW Zürcher Hochschule Winterthur
www.zhaw.ch

Zimex Training AG, Glattbrugg
www.zimex.com

Aéro-Club de Genève, Ecole de vol à Moteur, Meyrin
www.aeroclub-geneve.ch

Aéro-Club des Montagnes neuchâteloises,
La Chaux-de-Fonds, www@aero.ch

Air-Club d'Yverdon-les-Bains
www.lsgy.ch

Air-Fribourg Services SA
www.aerodrome-ecuvillens.ch

Air Sarina AG, Saanen, www.air-sarina.ch

Akademische Fluggruppe Zürich, www.afg.ethz.ch

Albis Wings, Hausen a./A. www.albiswings.ch

Motorfluggruppe Obersimmental, www.mfgo.ch

Alpine Segelflugschule Zweisimmen
www.asgz.ch

Alpine Segelflugschule Schänis AG
www.schaenissoaring.ch

Aviathor GmbH, Oberdorf NW, www.aviathor.com

Centre de formation de vol à Voile de Montricher
CFVVM, Genève, www.glidering.ch

Lausanne Aéroclub, www.gvm.ch

Ecole d'aviation, Aéro-Club du Val-de Travers,
Môtiers NE, www.acvt.ch

Ecole d'aviation GVM Sion, www.gvm-sion.ch

Ecole de vol à moteur de Neuchâtel, Colombier
www.aero-club-neuchatel.ch

Ecole de vol à moteur du Chablais, Bex
www.gvmc.ch

Société d'aviation de la Gruyère, Ecole de vol à
moteur, Epagny, www.aerodrome-gruyere.ch

FLUGPLATZ BIRRFELD

Das Fliegen hautnah erleben
Flugplatz Birrfeld | Motor- und Segelflugzentrum

- ✓ Motor- und Segelflugschule
- ✓ Restaurant «Cockpit», Terrasse, Spielplatz
- ✓ Rundflüge und Schnupperflüge
- ✓ Basis Rettungshelikopter AAA

Flugplatz Birrfeld
056 464 40 40
info@birrfeld.ch | www.birrfeld.ch

Fliegerschule Birrfeld AG, Lupfig
www.birrfeld.ch

Fliegerschule Ostschweiz, Diepoldsau
www.fliegerschule.ch

Flubag Flugbetriebs AG, Neudorf
www.flubag.ch

Fluggruppe Solothurn, Solothurn
www.fluggruppe-solothurn.ch

Flugschule Bad Ragaz
www.fly4fun-ragaz.ch

Flugschule MaximAir AG, Grenchen
www.maximair.ch

Flugschule der Motorfluggruppe Olten, Grenchen
www.mfgolten.ch

Flugschule der Motorfluggruppe Pilatus, Stans (nur für aktive und ehemalige Pilatus-Mitarbeiter)
www.mfgp.ch

Flugschule Fricktal, Schupfart, www.mfgf.ch

Fluggruppe Oberwallis, Raron, www.fgo.ch

Flugschule Reichenbach
www.fluggruppe-reichenbach.ch

Flugschule Sarnen-Kägiswil, www.motorfliegen.ch

Fluggruppe Seeland, Biel/Bienne
www.fg-seeland.ch

Flugsportgruppe Zürcher Oberland, Fehraltorf
www.fgzo.ch

FlyAlpenrose, Hausen am Albis
www.flyalpenrose.ch

Flying-Ranch AG, Triengen
www.flyingranch.ch

Glar'nair GmbH, Mettmenstetten
<https://glarnair.ch>

Groupe de vol à moteur de Porrentruy, Bressaucourt
www.gvmp.aero

Groupe de vol à voile de Courtelary
www.gvvc.ch

Groupe de Vol à Voile de la Gruyère, Bulle
www.aerodrome-gruyere.ch

Groupement de Vol à Voile, Bex
www.lesmartinets.org

Gruppo Volo a Vela Ticino, Gordola
www.gvvt.ch

Heli-TV SA, Lodrino
www.heli-tv.ch

Lausanne Aéroclub, Lausanne
www.lausanne-aeroclub.ch

Motorfluggruppe Basel, Basel
www.mfgbasel.ch

Motorflugschule der Fluggruppe Mollis
www.mfgm.ch

Motorflugschule der MFG Thun
www.mfgthun.ch

Motorflugschule der MFG Langenthal
www.mfgl.lspl.ch

Rose Helicopter AG, Heliport Holziken
www.roseheli.ch

Schweizerischer Segelflugverband SFVS
www.segelflug.ch

Segel- und Motorfluggruppe Grenchen, Grenchen
www.fliegen.ch

Segelfluggruppe Bad Ragaz, Bad Ragaz
www.sg-badragaz.ch

Segelfluggruppe Basel Fricktal, Basel
www.sgbaselfricktal.ch

Segelfluggruppe Bern, www.sgbern.ch

Segelfluggruppe Biel, Biel, www.sgbiel.ch

Segelfluggruppe Cumulus, Amlikon
www.cumulus-segelflug.ch

Segelfluggruppe Dittingen
www.sg-dittingen.ch

Segelfluggruppe Freiburg, Sugiez
www.sg-freiburg.com

Segelfluggruppe Glarnerland, Mollis
www.sgglarnerland.ch

Segelfluggruppe Nidwalden, Stans
www.segelfluggruppe-nidwalden.ch

Segelfluggruppe Oberaargau
www.sgoberaargau.ch

SG Obwalden, Sarnen
www.sgow.ch

Segelfluggruppe Olten, Olten
www.sgolten.ch

Segelfluggruppe Pilatus, Neudorf
www.sgpilatus.ch

Segelfluggruppe Schaffhausen, www.schmerlat.ch

Segelfluggruppe Skylark, Hausen am Albis
www.skylark.ch

Segelfluggruppe Säntis, www.sg-saentis.ch

Segelfluggruppe Thun
www.sgthun.ch

Segelfluggruppe Winterthur
www.sgw.ch

Segelfluggruppe Zürich, Buttwil, www.sgzuerich.ch

Silver Goose Aviation, Flugplatz Birrfeld, Rekingen
www.silvergoose.ch

Simplon Air GmbH, Gondo
www.simplonair-helicopters.ch

Société d'Aviation de la Gruyère
www.aerodrome-gruyere.ch

Swift Copters SA, Genève
www.swiftcopters.ch

Swiss Alpine Flying Center, Samedan
www.swiss-alpine-flying-center.ch

Swiss Flying Club, Hausen am Albis
www.swissflyingclub.ch

Valair AG, Sitterdorf, www.valair.ch

Vol à voile Club Valais, Sion
www.vvcvalais.ch

Vuichard Advanced Helicopter Training, Fribourg
www.vuichard-advanced-helicopter-training.ch

Wings Level GmbH
www.wingslevel.ch

Zogg Aviation, Näfels
www.zogg-aviation.ch

Hinweis

Die Inhalte dieser Seiten wurden mit grösstmöglicher Sorgfalt erstellt. Redaktion und Verlag übernehmen jedoch keine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der bereitgestellten Inhalte und Links. Die Nutzung der abrufbaren Inhalte erfolgt auf eigene Gefahr des Nutzers.

Quelle: www.bazl.admin.ch
unter Personal – Flugausbildung – Flugschulen

Impressum

Sonderausgabe «Berufe der Luftfahrt»

Auflage

40 000 Exemplare

Herausgeber

Swiss Aviation Media
Jürg Wyss
Aarauerstrasse 20
CH-5116 Schinznach-Bad
Telefon +41 56 442 92 44
verlag@swissaviation.ch

Bild- und Textredaktion

Swiss Aviation Media
Aarauerstrasse 20
CH-5116 Schinznach-Bad
verlag@swissaviation.ch

Gestaltung und Vorstufe

Swiss Aviation Media
Aarauerstrasse 20
CH-5116 Schinznach-Bad
verlag@swissaviation.ch

Druck

Stämpfli AG
Wölflistrasse 1
Postfach
CH-3001 Bern
Telefon +41 31 300 66 66
info@staempfli.com
www.staempfli.com

Verlag und Inserate

Swiss Aviation Media
Aarauerstrasse 20
CH-5116 Schinznach-Bad
Telefon +41 56 442 92 44
verlag@swissaviation.ch

Übersetzungen

MaximAir Aviation
Flughafenstrasse 117
2540 Grenchen
Telefon +41 32 652 55 44
www.maximair.ch

Korrektorat

Thomas Feuz
CH-3629 Jaberg
www.guterText.ch

© by Swiss Aviation Media
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit
Genehmigung der Redaktion.

Eigenbeilage der Luftfahrtmagazine:



Ihr Schlüssel zum Cockpit

Bei MaximAir Aviation setzen wir auf praxisnahe, flexible und persönliche Ausbildung. Mit unserem modularen Konzept bieten wir eine individuelle Pilotenausbildung auf höchstem Niveau.



maximair.ch

MaximAir
AVIATION

Die erlesensten Seiten der Luft- und Raumfahrt



Jeden Monat bei Ihnen zuhause.
Attraktiv, vielfältig und informativ!

Jetzt abonnieren unter

www.cockpit.aero



Dein Start in die Aviatik.



Aero-Club der Schweiz
www.aeroclub.ch



PRO AERO

Die Schweizer Stiftung Pro Aero fördert und unterstützt seit 85 Jahren den fliegerischen Nachwuchs.
Auch Ihre Unterstützung ist immer herzlich willkommen.

www.proaero.ch
Konto 80-11870-7
CH11 0900 0000 8001 1870 7



Ich begann mit einem Schnupperflug.
Heute bilde ich Piloten aus.

Wann startest DU?

