

Anzeige



*Natürlicher Verstand kann fast jeden Grad von Bildung ersetzen,
aber keine Bildung den natürlichen Verstand.*
Arthur Schopenhauer

Weiterbildung auf
NZZ Online

NZZ Online

Dienstag, 08. Januar 2008, 10:40:34 Uhr, NZZ Online

Magazin > Mobil

8. Januar 2008, Neue Zürcher Zeitung

Schneller zum Teamplayer

Airlines gehen neue Wege in der Pilotenausbildung mit der Multi-Crew Pilot License (MPL)

Mehr Stunden im Flugsimulator, verdichtete Lehrpläne und intensiveres Teamtraining sollen angehende Piloten rascher als bisher auf die Arbeit im Cockpit von Verkehrsflugzeugen vorbereiten.

Nicola Schuldt-Baumgart

Die Arbeit im Cockpit eines modernen Verkehrsflugzeugs ist anspruchsvoll. Der immer dichter werdende Verkehr in der Luft und auf den Flughäfen, unregelmässige Arbeitszeiten und die zunehmend computerisierte Avionik stellen hohe Anforderungen an die kognitiven, motorischen und sozialen Fähigkeiten der Piloten – und an die Pilotenausbildung. Etwa zwei Jahre dauert bis heute die Ausbildung zum Linienpiloten. Sie verläuft in genau festgelegten Schritten und führt von der Privatpilotenlizenz über die Berufspilotenlizenz zur ATPL, der zur Arbeit in Verkehrsflugzeugen berechtigenden Airline Transport Pilot License. Neben umfangreichen theoretischen Kenntnissen und Erfahrungen im Instrumenten- und Nachtflug muss der Pilot eine Gesamtflugzeit von 1500 Stunden nachweisen, davon 500 Stunden auf Verkehrsflugzeugen.

«Einzelkämpfertum»

Diese Ausbildung sei zu lang und vermittelte Lerninhalte, die man für den Alltag im Cockpit eines Verkehrsflugzeugs nicht benötige, bemängeln Kritiker. Die Flugschüler begannen als Einzelkämpfer und lernten erst spät, im Team zu arbeiten, sagt Gerhard Faber, Luftfahrtexperte an der Technischen Universität Darmstadt. Ausserdem brauche ein Linienpilot keine Vielzahl an Alleinflügen oder Landetrainings auf Flughäfen ohne moderne Navigationsausstattung.

Mehr Simulatorstunden

Mit der Multi-Crew Pilot License (MPL) legte die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im November 2006 ein Konzept zur Neugestaltung der Verkehrspilotenausbildung vor. Nachwuchspiloten sollen zukünftig gezielter und realitätsnäher als bisher auf die Teamarbeit im Cockpit vorbereitet werden, ohne dass sie alle bisherigen Zwischenstufen in der Lizenzierung durchlaufen müssen. «Kompetenz statt Stundenorientierung» lautet die neue Ausbildungsphilosophie. Hat der Flugschüler die geforderten Kompetenzen erarbeitet und nachgewiesen, kann er die nächste Ausbildungsstufe beginnen.

An der Flugschule der Swiss International Airlines haben im vergangenen Jahr die ersten 17 Flugschüler ihre Ausbildung nach den neuen Vorgaben begonnen. Innerhalb von 23 Monaten sollen sie das nötige Rüstzeug zum Führen eines Verkehrsflugzeugs erhalten. Umfang und Gestaltung der theoretischen Grundausbildung seien nahezu unverändert, während sich das praktische Training bereits sehr früh auf die Arbeit in der Mehrpersonenbesatzung ausrichte, erklärt Tom Bolli, stellvertretender Leiter der Unternehmung SAT (Swiss Aviation Training, vergleiche untenstehenden Artikel) und Verantwortlicher für die Grundausbildung von Piloten. Dabei würden vermehrt moderne Flugsimulatoren anstelle von Schulflugzeugen eingesetzt. Im Interesse des Hauptkunden Swiss hoffe man, die Effizienz der Pilotenausbildung deutlich zu erhöhen, so Bolli.

Kritik von Gewerkschaftsseite

Auch an der Verkehrsfliegerschule der Lufthansa hat für angehende Piloten im Januar 2008 eine neue Ausbildungsära begonnen. Künftig soll der Pilotennachwuchs die komplette Theorieausbildung in Bremen absolvieren. Anschliessend geht es dann für vier Monate zur praktischen Grundausbildung auf einmotorigen Flugzeugen in die USA, skizziert Nils Ecke, Leiter der unternehmenseigenen Flugschule, das Konzept. Bisher dauerte dieser Ausbildungsteil sechs Monate. Im Anschluss trainieren die Flugschüler in Bremen auf kleinen Jets die Zusammenarbeit im Zweierteam.

Unter dem Strich werde diese leicht verkürzte Ausbildung wahrscheinlich etwas weniger kosten, so Ecke. Aber mögliche Einsparungen seien nicht das Motiv für die Einführung des neuen Konzeptes gewesen, sondern eine verbesserte Schulung nach Lufthansa-Standard. – Es gibt in Deutschland freilich auch Kritik am MPL-Konzept. Die boomende Luftverkehrsbranche erhöhe den Druck in Richtung «schnelle und billige Ausbildung von Piloten», ist zu hören. Da die neuen Richtlinien die Anzahl der Stunden im Flugzeug nicht vorschreiben, könne ein Flugschüler allein mittels Simulator seine Lizenz erreichen, befürchtet etwa die deutsche Pilotenvereinigung Cockpit (VC). Denn Simulatorflugstunden gelten als günstigere Alternative zum realen Trainingsflug. Piloten brauchten aber das emotional tief verankerte Wissen um ihre fliegerischen Grenzen und einen gehörigen Respekt vor diesen, um sich ein Fliegerleben lang immer wieder daran orientieren zu können, erklärt Markus Kirschneck, Sprecher der VC.

Zwar bestellten Fluggesellschaften weltweit derzeit neue Flugzeuge in

hoher Zahl, dabei dürfe die umfassende und auch praktisch fundierte Ausbildung von Piloten jedoch nicht auf der Strecke bleiben. Mit der in diesem Jahr ins Leben gerufenen Aktion «Sicherer Himmel» fordert die deutsche Pilotenvereinigung, dass Flugschüler auch zukünftig ausreichend reale Flugerfahrung bekommen. Ökonomische Optimierungen führten im Luftverkehr zu geringeren Redundanzen und somit zu verminderter Sicherheit, wird warnend angemerkt.

Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter:

http://www.nzz.ch/magazin/mobil/schneller_zum_teamplayer_1.646859.html

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG

Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung oder Wiederveröffentlichung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von NZZ Online ist nicht gestattet.
