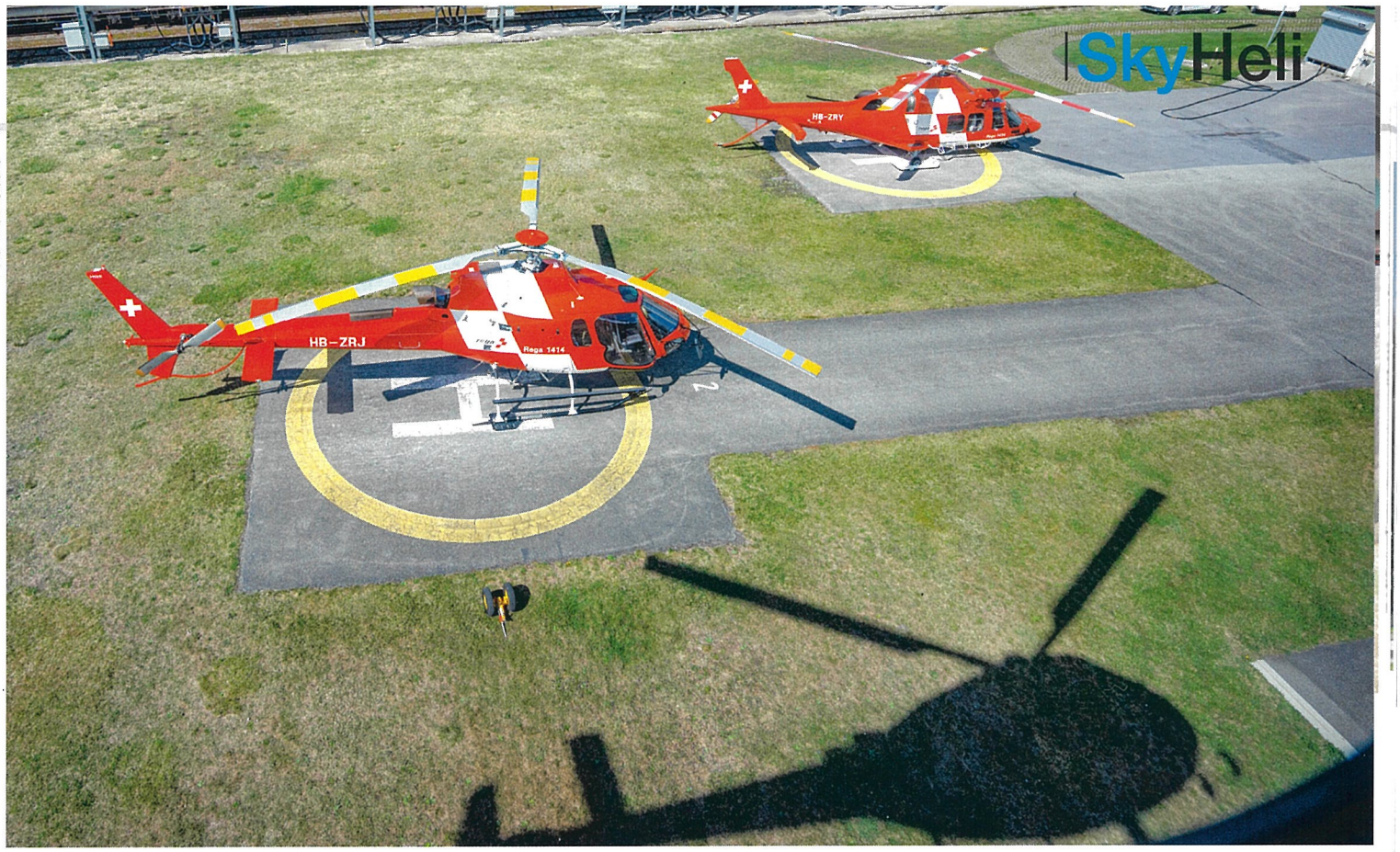

Foto Tino Dietsche

Die Schulung von Nachwuchspiloten, speziell im Gebirgs- und Unterlastflug, ist eine der Hauptaufgaben des H125-Trainingshelikopters der Rega, hier links neben dem AW109SP DaVinci auf der Rega-Basis Untervaz.

Rega und Swiss Helicopter – gemeinsam gegen Pilotenmangel

Heli-Nachwuchs gesucht

Ausgebildete Berufshelikopterpiloten mit Erfahrung in der Transport- und Gebirgsfliegerei sind gefragte Spezialisten – auch in der Rettungsfliegerei. Statt nur um die gesuchten Berufsleute zu kämpfen, investieren die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega und die Swiss Helicopter AG gemeinsam in die Ausbildung von Helikopterpiloten und beschaffen einen H125-Simulator.

Report von Tino Dietsche und Eugen Bürgler

Bis ein Nachwuchspilot bei einer Schweizer Helikopterfirma als vollwertiger Transportpilot auch für die fordernden Einsätze wie Aussenlasttransporte im Gebirge eingesetzt werden kann, vergehen gut und gerne fünf bis acht Jahre. Nachwuchspiloten müssen in dieser Zeit eine Erfahrung von 1000 bis 2000 Flugstunden ansammeln. Das sagte der CEO der Swiss Helicopter AG, Rolf Heuberger, am 3. April auf einer Infoveranstaltung auf der Helibasis Untervaz bei Chur. Es werde zunehmend schwierig, Pilotinnen und Piloten mit der geforderten Erfahrung für die anspruchsvolle Arbeit hinter dem Steuerknüppel eines Helikopters zu finden. Längst hat der latente Fachkräftemangel auch diesen Bereich der Luftfahrt erreicht und Rolf Heuberger zeigte sich überzeugt, dass es in der Helikopterbranche vermehrt gemeinsame Anstrengungen braucht, um diesem Fakt zu begegnen: «Wir bringen es nur zusammen als Branche fertig, dass wir auch künftig in der ganzen Bandbreite genügend Piloten und Fluglehrer haben», so der CEO von Swiss Helicopter und er betonte: «Wir als Helikopterbranche bieten nämlich eine Art privat finanzierten Service Public. Damit wir diese Dienstleistungen auch in Zukunft anbieten können, sind wir auf ein solides Fundament an Nachwuchspiloten angewiesen.»

Teure Ausbildung

An motivierten jungen Männern und Frauen, welche sich an die Privatpilotenausbildung wagen, mangelte es bisher nicht, obwohl bereits für die Privathelikopterpiloten-Lizenz (PPL(H)) einiges an Durchhaltewillen, Engagement und die Investition erheblicher finanzieller Mittel nötig sind. Selbst mit den günstigsten Ausbildungshelikoptern ist für die Privatpilotenlizenz in der Schweiz mit Kosten ab etwa 35'000 Franken zu rechnen, die Berufspilotenausbildung ist ab rund 110'000 Franken möglich. Ganz besonders am Anfang eines Berufslebens, im Alter von 25 bis 30 Jahren, stellt eine solche Investition natürlich eine grosse Hürde dar.

Doch mit diesen Lizenzen alleine ist es nicht getan, ohne sehr viel Erfahrung wird ein Helikopterpilot weder eine Lawinenverbauung im Gebirge montieren noch verunfallte Skitourengänger mit der Rettungswinde bergen. Wie Rolf Heuberger erwähnte, bringen Piloten, welche ihre Ausbildung im Ausland absolvierten, oft nicht das nötige Rüstzeug für den Einsatz in der Schweiz mit. Wer in der Schweiz kommerziell fliegen will, kommt zum Beispiel nicht um die Gebirgslandeausbildung (MOU) herum, eine Schweizer Besonderheit, die von Piloten verlangt wird, die in Höhen über 1100 Metern landen wollen. Darüber hinaus ist vor allem sehr viel Erfahrung gefragt, 1000 bis 2000 Flugstunden braucht es typischerweise, bis ein Nachwuchspilot bei einer kommerziellen Helifirma im Transportbereich als vollumfänglich einsetzbar gilt.

Buhlen um ausgebildete Piloten

«Wir sind bei der Rega darauf angewiesen, dass Piloten zu uns kommen, die bereits über einen grossen Erfahrungsschatz verfügen», sagte der Rega-Chefpilot Helikopter, Heinz Leibundgut, auf der gemeinsam von Rega und Swiss Helicopter genutzten Basis Untervaz und fuhr fort: «Wir bauen auf der Erfahrung dieser Einsatzpiloten aus der kommerziellen Fliegerei auf und beginnen dann mit der einsatzspezifischen Ausbildung. Dabei stehen das Fliegen mit Menschen an der Rettungswinde und Flüge in der Nacht im Vordergrund. Das sind Bereiche, in denen die Piloten aus der kommerziellen Fliegerei meist keine grosse Erfahrung mitbringen, während bei uns rund ein Drittel der Einsätze bei Nacht stattfinden.» Ein weiterer wichtiger Punkt im Ausbildungsprogramm der Rega sei dann die Schulung in Instrumentenflugverfahren. Auch vom Militär wechseln erfahrene Piloten zur Rega, doch laut Heinz Leibundgut kommt nur etwa ein Drittel der neuen Piloten bei der Rega von der Luftwaffe.

> *«Wir sind bei der Rega darauf angewiesen, dass Piloten zu uns kommen, die bereits über einen grossen Erfahrungsschatz verfügen.* Heinz Leibundgut

Der Interessenskonflikt ist offensichtlich: Nach einer langen und teuren Ausbildung möchten am liebsten alle aus dem kleinen Pool von Berufshelikopterpiloten schöpfen, die Erfahrung aufgebaut und damit fit für die schwierigsten Missionen sind. «Wenn wir die Piloten ausgebildet haben, ist es uns natürlich ein Anliegen, dass sie bei uns bleiben, aber früher oder später wird für viele Piloten auch eine Tätigkeit in der Rettungsfliegerei interessant», so Rolf Heuberger und Heinz Leibundgut ergänzte, dass sich die Rega durchaus bewusst ist, dass sie Piloten einstellt, die auch für die kommerziellen Helifirmen interessant wären: «Oftmals schöpfen wir 'den Rahm' oben ab, indem wir jene Piloten einstellen, die auch für die kommerziellen Unternehmungen den grössten Wert haben.»

Kooperation statt Kampf um Piloten

Die Rega ist sich der Problematik bewusst und hat 2013 ein Nachwuchsförderprogramm gestartet, mit dem gezielt die Ausbildung von Nachwuchspiloten unterstützt wird. Von einer finanziellen Förderung können Jungpiloten profitieren, die von Partnern der Rega – kommerziellen Schweizer Helikopterfirmen – selektioniert werden. Primär sind das Mechaniker, Flughelfer oder Einsatzleiter bei einer Helifirma, die positiv auffallen und sich für eine Ausbildung zum Helikopterpiloten interessieren. «Mit dem Nachwuchsförderprogramm können wir die finanzielle Belastung dieser jungen Leute reduzieren. Sie sollen all die nötigen Lizenzen rasch erreichen können, damit sie so schnell wie möglich 'ready for mission' sind», so Heinz Leibundgut.

Die Kandidatinnen und Kandidaten des Rega-Nachwuchsprogramms für Helikopterpiloten müssen neben einigen Voraussetzungen wie einem gültigen Medical-Check vor allem ein Empfehlungsschreiben einer Schweizer Helikopterfirma vorweisen können. Finanzhilfe erhalten nur Nachwuchspiloten, welche einen Arbeitsvertrag vorweisen können, der sicherstellt, dass sie nach der Ausbildung von der Helikopterfirma angestellt werden. Wer auch ein Selektionsgespräch und ein externes Assessment erfolgreich absolviert, kann in den Genuss einer Ausbildungsunterstützung kommen. Aktuell ist das Kontingent allerdings bereits ausgeschöpft, neue Kandidaten für das Rega-Nachwuchsprogramm werden erst wieder 2024 selektioniert.

Foto Tino Dietsche

Rolf Heuberger, CEO von Swiss Helicopter. Er ist selber Fluglehrer und war bei der Rega Einsatzpilot auf dem H145.

Ausbildungsoffensive mit Simulator

Die Rega kooperiert nun in einem weiteren Bereich mit der kommerziellen Helikopterbranche: Der Rega-CEO Ernst Kohler konnte am 3. April zusammen mit Rolf Heuberger die Unterschrift unter den Beschaffungsvertrag für einen topmodernen Helikoptersimulator setzen, der von der bayerischen Firma Reiser Simulation and Training gebaut wird. Es handelt sich dabei um einen Level-D Full-Flight-Simulator für den Airbus Helicopters H125.

Der neue Simulator wird von Lufthansa Aviation Training (LAT) in ihrem Simulator-Zentrum in Opfikon beim Flughafen Zürich betrieben. Dort wird auch der H145 D3 Simulator Platz finden, der für die neue Rega-Helikopterflotte beschafft wird. Zwischen 2024 und 2026 wird die Rega alle ihre heutigen Rettungshelikopter mit 21 neuen H145 D3 ersetzen. Der H125-Simulator, den die Rega nun zusammen mit Swiss Helicopter beschafft, wird dank des modularen «Roll-on/roll-off»-Systems im gleichen «Dom» installiert werden können. Die

Bewegungsplattform mit dem Sichtsystem, auch «Mothership» genannt, bleibt jeweils die gleiche, während die originalgetreuen Cockpit-Module von H145 D3 oder H125 «eingeschoben» werden können. Auch für den AW169, den die Rega eigentlich als allwettertauglichen Rettungshelikopter beschaffen wollte, die Bestellung aber annullieren musste, weil das Enteisungssystem von Leonardo Helicopters nicht wie geplant realisiert werden konnte, wird in Opfikon ein Simulator verfügbar sein. Das bereits bestellte AW169-Cockpit wird Drittkunden für Trainings angeboten, gleich wie freie Kapazitäten auf den H145 D3- und H125-Simulatoren.

Millioneninvestition ins Training

Im Einsatz des neuen H125-Simulators sehen die Rega und Swiss Helicopter ein weiteres Element zur Sicherstellung des Pilotennachwuchses und einer qualitativ hochstehenden Ausbildung. «Wir fliegen jetzt schon rund 1000 Stunden pro Jahr auf unserem aktuellen Helikoptersimulator», erwähnte Heinz Leibundgut, «vom neuen Simulator, der auch den H125 simulieren kann, werden auch Nachwuchspiloten profitieren.» Die Vorteile des Simulators liegen auf der Hand: Sie helfen Lärm und CO_2-Ausstoss zu reduzieren und ermöglichen besonders im Bereich der Notverfahren ein realistisches Training, das im realen Helikopter nicht möglich wäre. Auch bei den Ausbildungs- und Trainingskosten rechnet man mit einer Reduktion, wobei auch die Simulatoren ihren Preis haben: Der H145-D3-Simulator kostet die Rega rund 13 Millionen Euro, wobei je etwa die Hälfte der Kosten auf das Cockpit und das «Mothership» entfallen. Der H125-Simulator, der das gleiche «Mothership» und die Basisinfrastruktur nutzen kann, wird zwar markant günstiger, aber mit rund 10 bis 20 Prozent der Kosten immer noch einen Millionenbetrag kosten.

«Der Simulator wird uns ermöglichen, im Crewtraining, aber auch in der Nachwuchsausbildung einen weiteren Schritt in Richtung Professionalisierung zu machen. *Rolf Heuberger*

«Wir wollen den Simulator vor allem für Lizenz-Checks und Type Ratings sowie im Crewtraining für die gesetzlich vorgeschriebenen, wiederkehrenden Prüfungen einsetzen»,

Ausbildungsflug im realen H125: Severin Deflorin, Chef Crewtraining und Chef der Flugschule bei Swiss Helicopter, trainiert mit dem Nachwuchspiloten Jonas Tschirren Gebirgslandungen. Jonas Tschirren ist selbst bereits Fluglehrer, braucht für die anspruchsvollsten Transport- oder Rettungsmissionen aber noch mehr Flugerfahrung. Foto Tino Dietsche

so Rolf Heuberger. Er freue sich sehr, dass Swiss Helicopter den Crews und Nachwuchspiloten in Zukunft ein solches, topmodernes Trainingsgerät zur Verfügung stellen könne. «Der Simulator wird uns ermöglichen, im Crewtraining, aber auch in der Nachwuchsausbildung einen weiteren Schritt in Richtung Professionalisierung zu machen – das können wir dank der Zusammenarbeit und der Unterstützung der Rega.» Zudem passe der Simulatoreinsatz zur Nachhaltigkeitsstrategie von Swiss Helicopter, die einen hohen Stellenwert habe. Swiss Helicopter wolle wo immer möglich CO2 einsparen und den Rest seriös kompensieren. Bei der Einsparung von Treibstoff könne der Simulator einen Beitrag leisten. Immerhin fliege Swiss Helicopter pro Jahr alleine rund 300 Stunden für Checks und Trainings der Crews. Ein grosser Teil davon soll künftig im Simulator absolviert werden.

www.rega.ch
www.swisshelicopter.ch

Blick in den neuen Level-D-Simulator der Rega. Er kann mit Cockpits von H145 D3, H125 und AW169 bestückt werden. Der Simulator wird von Lufthansa Aviation Training betrieben und steht im Trainingszentrum in Opfikon. Foto Rega