

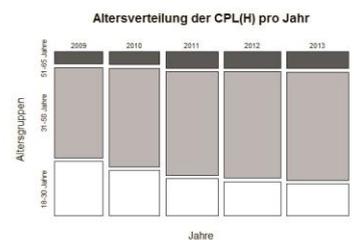
Ausbildungskonzept für Berufshelikopterpiloten

Zum heutigen Zeitpunkt ist kein offizielles Ausbildungskonzept vorhanden, welches jungen, finanzschwachen Pilotenanwärtern den Einstieg in ein Helikoptercockpit erleichtert. Obwohl die Förderung der Aus- und Weiterbildung von Luftfahrtpersonal Bundessache ist, gibt es von Seiten des Bundes keine finanzielle Unterstützung für die Helikopterpilotausbildung. Dies wird sich mit der Verabschiedung der Verordnung zum Artikel 103a und 103b des Luftfahrtgesetzes noch im Sommer 2015 ändern. In dieser Arbeit wird die Helikopterbranche Schweiz, im Besonderen die Berufspilotausbildung analysiert und ein Konzept zur kostenoptimierten, sicheren und langfristigen Berufspilotausbildung entwickelt. Das Konzept soll Helikopterpilotaanwärtern ermöglichen, an die Fördergelder aus der Verordnung zum Luftfahrtgesetzesartikel 103a und b zu kommen und gleichzeitig weitere Kostenoptimierungen für Helikopter Unternehmen und Piloten bieten. Um die Helikopterbranche Schweiz gesamtheitlich analysieren zu können, wird nach dem Problemlösezyklus des Systems Engineering vorgegangen. Mit einer qualitativen und quantitativen Befragung diverser Stakeholdern wird die gesamte Helikopterbranche durchleuchtet. Unter anderem zeigte sich, dass die Weiterbildungen zu Unterlastpiloten sehr wichtig sind, da in der Schweiz häufig Arbeitsflüge durchgeführt werden. Das Sammeln von Unterlastflugerfahrung stellt dabei ein zentrales Problem dar. Da die Helikopter meist nur mit einem Piloten betrieben werden, gibt es für Jungpiloten keine Möglichkeit als Co-Pilot zu Flugerfahrung zu kommen. Während die Verordnung zum Luftfahrtgesetzesartikel 103a und b nur die Unterstützung der Grundausbildung vorsieht, besteht in der Helikopterindustrie grösseren Handlungsbedarf im Bereich der Weiterbildungen insbesondere der Unterlastausbildung. Das erarbeitete Ausbildungskonzept basiert auf einem chronologischen Ausbildungsaufbau mit verschiedenen kombinierbaren Modulen. Der kostengünstigste und für den Piloten interessanteste Ausbildungsablauf umfasst: eine Selektion mit anschließender Anstellung bei einem Unternehmen; die Grundausbildung in einem Rahmenlehrplan; kostengünstige Weiterbildungen; das Sammeln von Flugerfahrung im Unternehmen mit Nebentätigkeiten in verschiedenen Bereichen; ein Paket an Unterlastflügen mit integrierter Unterlastausbildung bei einer Flugschule. Mit diesem Ausbildungskonzept können die Ausbildungsschritte kostenoptimiert und ein einheitlicher Ausbildungsaufbau gewährleistet werden.



Diplomierende
Christoph Minder
Mike Simmen

Dozierende
Christoph Regli
Urs Ryf



Der Mosaikplot zur Altersstruktur aller Berufshelikopterpiloten in der Schweiz zeigt auf, dass die Altersgruppe der 18- bis 30-Jährigen über die letzten Jahre abnahm. Dies könnte auf einen nahenden Helikopterpilotenmangel hindeuten.

Modul	Ist-Zustand	Nachwuchsförderprogramm Rega	Lösungsmöglichkeiten
Selektion	Gibt keine offizielle Selektion	keine Selektion bei SAT	Interne und externe Selektion
Grundausbildung	PPL(H) und danach CPL(H)	CPL(H) Fluglehrer-Ausbildung in den USA	Imaginerer CPL(H)-Ausbildung mit RLP, Ausbildung im Ausland
Weiterbildungen	MOU, NIT meist CPL(H)	NIT in USA, MOU in Schweiz	MOU, NIT bei kostengünstigen Flugschulen
Flugerfahrung	Freelancer wird durch Pilot bezahlt	Offshore-Flieger im Ausland	Interne Flugerfahrung sammeln, Erlöse bei Unternehmen im Ausland
ECS-Ausbildung	Beim Unternehmen	Bei Mountaintyfers	ECS-Ausbildung bei einer auf ECS-Ausbildung spezialisierten Flugschule mit kostengünstigen Helikoptern

Kostenoptimierung: schlecht – mittel – gut – sehr gut nicht beurteilbar

Die Tabelle zeigt die jeweiligen Kostenoptimierungen pro Modul und Lösungsmöglichkeit des ausgearbeiteten Konzeptes auf. Mit den Fördergeldern aus dem Artikel 103a und 103b des Luftfahrtgesetzes kann die Ausbildung stark kostenoptimiert werden.