

Das Typerting – vom Flugschüler zum Linienpiloten

In den ersten acht Episoden dieser Serie habe ich mich vom flugbegeisterten Fussgänger bei einer Flugschule zum Linienpiloten ausbilden lassen. Doch so schön das Gefühl auch ist, die ganze Ausbildung gemeistert zu haben – das letzte zentrale Element zur Verwirklichung meines Traums fehlt noch: Die Anstellung bei einer Airline.

Von Tis Meyer

Aus Einzelkämpfer mach Teamplayer
 Bevor der fertig ausgebildete Flugschüler bereit für den Pilotenmarkt ist, fehlt noch ein kurzes, aber zentrales Schulungs-Element: Der sogenannte MCC-Kurs. Diese Schulung in «Multi Crew Cooperation» soll die Prinzipien, Verhaltensregeln aber auch Gefahren näherbringen, die den Betrieb mit einer mehrköpfigen Besatzung kennzeichnen. Bisher waren wir in unserer Flugausbildung ja fast immer fliegerische Einzelkämpfer gewesen. Wir operierten zwar nach den Standards und Checklisten unserer Ausbildungsbetriebe, und doch eigneten wir uns alle unsere eigenen Abläufe, Strukturen und Marotten an. Im Zweimannbetrieb, der unser zukünftiges Berufsleben prägt, geht das

natürlich nicht mehr. Hier ist es zentral, als Team zu arbeiten, um stets die besten Eigenschaften von beiden vorhandenen Piloten abrufen zu können. CRM nennt sich das, «Crew Resource Management». Die Rollen im Cockpit sind von nun an klar verteilt: Einer ist der aktiv steuernde Pilot («Pilot Flying [PF]»), der für die Flugdurchführung verantwortlich ist. Der andere ist der überwachende Pilot («Pilot Monitoring [PM]»), der den Flugfunk erledigt, die Checklisten liest und dem PF bestmöglich zudient – ihn aber vor allem auch bei jedem Schritt überwacht und seine Entscheidungen kritisch hinterfragt. Das CRM basiert primär auf Verständnis füreinander und einem funktionierenden Informations- und Kommunikationsfluss im Cockpit. Entsprechend werden wir dafür sensibilisiert, wie und wann wir Informationen am besten austauschen. Aber auch auf die verschiedenen Persönlichkeitstypen im Cockpit wird eingegangen, denn sie spielen bei der Kommunikation eine besonders wichtige Rolle. Während man mit Dominanz, Arroganz und vorsichtigen Schlüssen rasch eine Mauer aufbaut, kann man mit offenen Fragen und ruhigen Analysen eine wertvolle Teamkultur schaffen. Denn auch den erfahrensten Piloten passieren Fehler – und dann ist es von Vorteil, wenn ein zweiter Pilot im Cockpit diese sieht und sich auch traut (bzw. motiviert fühlt), diese anzusprechen. Auch diese Fehlerkultur selbst ist etwas Zentrales: Abweichungen von den Standards sind sofort, aber neutral und sachlich anzusprechen. Diese Inputs sind auch ebenso sachlich aufzunehmen – auch wenn man sich vielleicht auf den Schlipps getreten fühlt. Hält man die Kritik doch für ungerechtfertigt, bespricht man das aber mit Vorteil erst nach der Landung am Boden, damit die Flugdurchführung nicht durch einen aufflammenden Streit beeinträchtigt wird. Durch das Studium verschiedener Unfallberichte wird auch ersichtlich, dass der Faktor Zeit immer wieder eine entscheidende Rolle spielt: Im Stress kommt die

geordnete CRM-Zusammenarbeit gerne mal abhanden. Daher ist es wichtig, stets vorausschauend zu agieren, Gefahren frühzeitig zu besprechen, und ruhige Zeiten zu nutzen, um stressige Flugphasen vorzusuplanen – dieses «Window of Opportunity» zu erkennen und anzuwenden ist eine wichtige Fähigkeit. Nach einigen intensiven Theorietagen im Klassenzimmer dürfen wir die erlernten Grundsätze im wohlbekanntem Diamond DA-42-Simulator anwenden. Gerade in diesem Cockpit, in welchem wir zuvor mehrere Dutzend Flugstunden allein geschaltet und gewallet haben, zeigt sich, wie festgefahren manche Verhaltensmuster schon sind. Es reicht eine ungewöhnliche Anweisung des virtuellen Fluglotsen, schon fliegen die eben erlernten CRM-Grundsätze über Bord und die Hände beider Piloten schiessen gleichzeitig wild zu einem Instrument, um etwas zu verstellen. Doch die mentale Umstellung benötigt nur etwas Zeit: Mit zunehmender Dauer wird das Arbeiten im Cockpit viel strukturierter und koordinierter. Bald stellt man fest, dass das Fliegen zu zweit noch mehr Spass macht, als allein – weil man sich hervorragend ergänzt, einen grossartigen «Flow» hat und auch viel mehr Kapazität besitzt, um mit anspruchsvollen Situationen umzugehen.

Die Spannung steigt: Die Bewerbung
 Mit dem MCC-Zertifikat in der Hand kommt für die Flugschüler nun der Moment, sich auf dem Markt bei diversen Airlines zu bewerben. Üblicherweise wird man dann zu einem oder mehreren Bewerbungsgesprächen eingeladen, absolviert einen Bewerbungs-Flug in einem Simulator und diverse weitere Tests, mit denen die mentalen und fliegerischen Fähigkeiten abgeklärt und eingestuft werden. Rund die Hälfte unserer MCC-Klasse fokussiert aber auf einen Job im Cockpit des primären Partners unserer Flugschule, Helvetic Airways. Da beide zum gleichen Konzern gehören und vertieft zusammenarbeiten, konnte die Airline die Leistung und Entwicklung potenzieller Kandidaten schon über deren ganze Flugausbildung hinweg immer wieder einsehen und beurteilen. Das nützt sowohl der Airline wie auch den Kandidaten, bei denen sich nicht aller Druck auf einen einzelnen Moment konzentriert. Trotzdem schnell der Puls etwas hoch, als der letzten Simulator-Session des MCC-Kurses ein Vertreter der Helvetic

Airways beiwohnt, der sich unsere (Zusammen-)Arbeit im Cockpit anschaut. Gross ist der Ansporn, sowohl fliegerisch wie auch menschlich eine gute Leistung zu zeigen. Doch das gelingt uns scheinbar gut – nicht nur mein Sim-Partner und ich sind mit unserer (Team-)Leistung sehr zufrieden, auch der Airline-Vertreter nickt wiederholt anerkennend. Trotzdem ist eine Anstellung noch immer alles andere als sicher, daher bleibt der Druck weiter spürbar. Als nächstes steht bei einem darauf spezialisierten Institut ein psychologisches Assessment an: Zuerst werden über einen halben Tag hinweg mit mehreren Computer-Tests die kognitiven Fähigkeiten, das räumliche Vorstellungsvermögen, die emotionale Intelligenz und die Fähigkeit zur Selbsteinschätzung analysiert. Später werden diese Komponenten in mehreren Gesprächen und Rollenspielen mit geschulten Psychologen auch noch live überprüft. Nach erfolgreichem Bestehen dieser Runde folgt schliesslich die Einladung zum entscheidenden Bewerbungsgespräch. Nun ist der Traum von der Verwirklichung meines Berufswunsches zum Greifen nah – entsprechend bin ich schon etwas nervös und angespannt. Es scheint gut zu laufen, doch so ganz sicher kann man das ja nie beurteilen. Mit dem Versprechen, dass man sich bei mir melden würde, werde ich schliesslich verabschiedet. Eine Stunde später informiert mich mein Simulator-Partner aus dem MCC-Kurs, dessen Gespräch etwas vorher stattgefunden hatte, dass er soeben engagiert wurde. Weshalb habe ich noch keine Zusage erhalten? Das Bibbern beginnt. Mittlerweile ist es 17 Uhr abends. Ich rechte schon damit, dass die Entscheidung über meine Personalie vertagt wurde und ich die Ungewissheit noch eine Nacht länger «auskosten» darf. Doch um 17:33 Uhr klingelt das Telefon. Der Puls steigt, das Herz pocht, das Adrenalin schiesst durch die Adern. Ich weiss bis heute noch genau, wo ich stand (sitzen konnte ich da nicht mehr), als ich den Anruf entgegennahm. «Wir freuen uns, Sie als Piloten in der Helvetic Airways-Familie willkommen zu heissen», sagte die freundliche Dame von der HR-Abteilung, ohne mich unnötig lange auf die Folter zu spannen. Was für ein freudiges Moment!

Katapultstart in die Berufsweit

Doch das Lernen ist damit noch lange nicht vorbei. Mit dem ersten Arbeitstag startet nämlich auch der erste Lerntag von vielen: Nun steht das Typerting an, also die Ausbildung auf den Flugzeugtypen, den ich später fliegen werde. Könnte man die bisherige Linienpiloten-Ausbil-



Die praktische Ausbildung auf den Flugzeugtyp, den man später fliegt, erfolgt in solch imposanten Full Flight-Simulatoren – selbst schon beachtliche technische Meisterwerke (Foto: LAT).

dung mit einem vollbepackten Jumbojet vergleichen, der sich mit einem langen Startlauf in einer gefühlten Ewigkeit behäbig in die Luft erhebt, so kommt das Typerting eher einem Katapultstart vom Flugzeugträger gleich: In einem äusserst kurzen Zeitraum muss man eine veritable Lawine an Handbüchern, Informationen und Daten verarbeiten. 2,5 Monate sind dafür vorgesehen – danach möchte die Airline uns im täglichen Betrieb auf der Linie einsetzen, rechtzeitig auf die geschäftige Sommersaison. Unsere Typerting-Klasse besteht aus sechs Teilnehmenden. Vier davon sind wie ich sogenannte «ab initio»-Kopiloten (bzw. eine Kopilotin) direkt ab der Flugschule. Dazu gesellen sich zwei erfahrene Kapitäne, die nach Jahren in der Geschäftsfliegerie in die Airline-Welt zurückkehren möchten. Wir erkennen rasch, dass wir alle sehr gut harmonieren. Zwar verdrehen die Kapitäne ab und zu die Augen ab dem überbordenden Enthusiasmus und der Pedanterie, mit welcher wir Frischlinge den kompletten Lernstoff aufsaugen und bearbeiten. Kein Wunder, schliesslich wurden wir ja zuvor jahrelang von Schulen und Prüfungen darauf getrimmt, alles bis auf die dritte Nachkommastelle genau zu lernen und auszurechnen! Unsere beiden Kapitäne haben dagegen mit ihrer grossen Berufserfahrung längst gelernt, auf was es wirklich ankommt und können viel besser abstrahieren. Doch sie stehen uns bei der Orientierung im (für uns neuen und zu Beginn teilweise etwas überfordernden) Dschungel der unzähligen Firmen- und Flugzeughandbücher. Allein schon die Beschreibung der firmeninternen Maximen, Betriebsabläufe und Richtlinien umfasst nämlich ein gutes Dutzend Manuals. Der Hersteller des Flugzeuges, auf dem ich ausgebildet werde, hat zudem ein besonderes Faible dafür, die relevanten Informationen auf viele weitere unter-

schiedliche Handbücher zu verteilen, weshalb nochmals einige Manuals zum Stapel dazuzusosen. 15'000 Seiten kommen so mindestens zusammen – ein äusserst ambitioniertes Unterfangen, vor allem, wenn man die Kunst des Abstrahierens noch nicht beherrscht! Doch dank des grossartigen Klassengeists und des soliden technischen Rüstzeugs, das wir in unserer Pilotenausbildung erlangt haben, kommen auch wir Frischlinge sehr gut mit dem Stoff zurecht. So können wir die ersten zwei Wochen, die primär der Einführung in die Firma und ihrer Abläufe dienen, erfolgreich abschliessen. Dann sind die Flugzeugsysteme dran. Zuerst eignen wir uns im Handbuch-Selbststudium, unterstützt von zahlreichen Computer-Lernprogrammen und -Tests, das theoretische Wissen über alle Komponenten an. In rudimentären Simulatoren lernen wir diese dann in Aktion kennen und studieren alle definierten Cockpit-Abläufe ein. Schliesslich folgt in einer nächsten Woche nochmals eine detaillierte Auseinandersetzung mit der Flugplanung sowie allen Systemen und ihren Fehlerquellen, bevor wir diesen theoretisch-technischen Teil mit mehreren Prüfungen abschliessen. Damit ist auch der erste Monat vorbei.

Anstrengende Simulator-Zeit

Der zweite Monat steht ganz im Zeichen der praktischen Ausbildung, welche in den voll ausgestatteten Flugsimulatoren bei unserem Partner Lufthansa Aviation Training (LAT) in Wien stattfindet. So reisen wir insgesamt fünfmal für jeweils drei bis vier Tage in die österreichische Hauptstadt, gefolgt von zwei bis drei Tagen Erholung zuhause. Insgesamt 15 Simulator-Trainings stehen auf dem Programm. Während die Instrukturen dabei wechseln, fliegen immer die gleichen zwei Piloten zusammen im Team. So entsteht mit diesem Sim-Partner eine enge Bindung. Umso besser, wenn dieser ge-



Im MCC-Kurs erlernt man die klar definierte Aufteilung und die Abläufe im Cockpit. Auch später geschieht vieles anhand solcher «Flows», die ich mir zu Trainingszwecken entsprechend visualisiert habe (Fotos, wo nicht anders vermerkt: Tis Meyer, 2019).



• **Erstes bis drittes Bild:** Im Ausbildungszentrum arbeitet man sich stufenweise zum komplexen Simulator hoch: Am Anfang steht ein sogenannter «Paper Tiger», der beim Einüben der Abläufe und Handgriffe hilft. Daraufhin lernt man im «Fixed Base Simulator» die einzelnen Komponenten und ihre Funktionsweisen kennen. Schliesslich ist man bereit für den «Full Flight Simulator», der nicht nur alle Systeme und Flugdynamiken akkurat nachbildet, sondern einem dank seiner Bewegungen auch bei jedem Manöver das entsprechende Fluggefühl vermittelt (alle Fotos: LAT).



• **Viertes Bild:** In diesem Übungs-Szenario im Simulator erfolgte durch das Herausprengen einer Frachttür ein rascher Druckabfall. Dieser erforderte nicht nur einen raschen Sinkflug, sondern sollte mich auch «bewusstlos» machen und so eine sogenannte «pilot incapacitation» simulieren. So konnte ich mich für einmal zurücklehnen, während mein Sim-Partner das Flugzeug im virtuellen Amsterdam allein zur Landung bringen musste – was er mit Bravour erledigte (Tis Meyer, mit Genehmigung von LAT).



nauso flugbegeistert ist, wie man selbst! So ist auch die Ehrfurcht von uns beiden etwa gleich gross, als wir erstmals den «richtigen» Simulatoren gegenüberstehen – millionenschwere technische Meisterwerke, die auf hohen hydraulischen Stützen thronen und mit etwas ungelungenen Bewegungen staksig umhertanzen, um ihren Insassen die fast perfekte Illusion vom Fliegen vorzugaukeln. Trotz aller Ehrfurcht: Gleichzeitig platzen wir fast vor Vorfreude! Nur schon diese Simulatoren zu fliegen ist ein Highlight. Der Traum beginnt immer mehr, Wirklichkeit zu werden.



Jede Simulator-Session dauert vier Stunden, wovon jeder von uns je zwei Stunden als Pilot Flying und zwei Stunden als Pilot Monitoring verbringt. Zuvor findet ein mindestens stündiges Briefing statt, danach ein nochmals stündiges Debriefing, während dem Flugtaktik, Umgang im Cockpit und Systemkenntnis ausführlich analysiert und bewertet werden. Denn an jedem Tag stehen wieder neue Flugzeugsysteme im Zentrum. Natürlich funktioniert das nicht ohne umfassende Vorbereitung. So setzt man sich zuvor im Hotelzimmer stundenlang mit Aufbau und Funktion der Systeme, aber auch den möglichen Fehlfunktionen und den dafür vorgesehenen Checklisten auseinander, und bespricht danach mit seinem Sim-Partner die gemeinsame Flugtaktik

für alle denkbaren Szenarien. Die Tage sind also lang und anstrengend, viel Freizeit bleibt nicht. Dies umso mehr, als wir beide etwas Pech haben: Über die Hälfte unserer Trainings findet zu ziemlich ungewöhnlichen Zeiten statt – z.B. von 1 Uhr bis 5 Uhr nachts. So noch genügend Schlaf, Erholung und Lernzeit zu finden, ist nicht immer ganz einfach. Aber wir sind uns tagtäglich bewusst, dass wir gerade unseren Traum leben. Dies, unsere Motivation und das Fliegervirus tragen uns hervorragend durch diese anspruchsvolle Phase.

Bald ist die Ehrfurcht vor dem Simulator verfliegen und wir setzen uns immer routinierter an unsere neuen Arbeitsplätze. Nicht nur die Flugzeugsysteme lernen wir der Reihe nach kennen und bedienen, auch von den wertvollen fliegerischen Inputs unserer Instruktoren – meist erfahrene und verdiente Piloten – können wir Jungspunde viel profitieren. Zum Abschluss dieser Phase folgt natürlich wieder eine Flugprüfung: In einer letzten vierstündigen Simulator-Session wird geschaut, wie wir den Normalbetrieb bestreiten, aber vor allem auch, wie wir auf technische und wetterbedingte Herausforderungen reagieren: Triebwerksausfälle in den ungünstigsten Momenten gehören dabei ebenso zum Standard-Prüfrepertoire wie das Durchstarten in allen Varianten, Ausweichmanöver bei Abwinden und Kollisionsgefahr oder das Korrigieren aussergewöhnlicher Fluglagen, die zum Beispiel durch Randwirbel oder Turbulenzen verursacht worden sein können. Natürlich merkt man mit meinem Sim-Partner und mir an, dass wir noch ganz frisch auf dem Flugzeug sind. Doch in Anbetracht dessen machen wir unsere Sache ganz ansehnlich und erhalten den positiven Bescheid, dass wir auch das praktische Typerting erfolgreich bestanden haben.



Im Notfall-Training wird man auch in der korrekten Bedienung der Notrutschen ausgebildet. Ebenso lernt man, wie diese später als Schwimmhilfe verwendet werden (Symbolbild: LAT).

Für den Notfall gerüstet

Damit ist auch der zweite Monat vorbei. Nun stehen noch ein paar letzte Formalitäten und Kurse an. Insbesondere werden wir mit allem an Bord vorhandenen Notfall-Equipment und dessen Bedienung vertraut gemacht. Dazu gehört zum Beispiel das fachgerechte Öffnen und Schliessen der Flugzeigtüren (für Neulinge durchaus eine Wissenschaft für sich, mit dem zusätzlichen Kick, dass eine fehlerhafte Bedienung im ungewollten Aufblasen einer Notrutsche enden könnte – ein sehr teurer Spass!), oder die Operation der Notrutschen und der daraus herstellbaren Schwimmiseln. Doch auch der Umgang mit Sauerstoffflaschen, Schwimmwesten, Schutzmasken zur Feuerbekämpfung und Feuerlöschern will geübt sein, damit im Notfall jeder Handgriff sitzt. Bei Feuer ist das besonders relevant. Deswegen dürfen wir uns im «Firehouse» mit realen Feuerduellieren, um die Bekämpfung ver-

schiedenster an Bord möglicher Brände zu üben. Als Abkühlung geht es dann am Folgetag – natürlich frühmorgens bei relativ frischer Aussentemperatur – im nahen Freibad noch ins Wasser-Training. Dort schwimmen wir wahlweise mit durchnässter und damit schwerer Kleidung oder den Schwimmwesten (die im aufgeblasenen Zustand übrigens ziemlich einengend wirken) mehrere Längen. Schliesslich lernen wir auch noch, wie wir aus der aufblasbaren Notrutsche bzw. ihren Diensten als Schwimmhilfe das Maximum rausholen. Für die paar Rentner, die neben uns im Pool ihre Bahnen ziehen, ein überaus amüsantes Schauspiel. Aber immerhin sind wir nun wirklich mit allen Wassern gewaschen! Nur selber real geflogen, das sind wir nun schon länger nicht mehr. Bevor man uns Passagiere anvertraut, geht es daher noch in ein Landetraining mit dem realen Flugzeug. Doch das wird der Stoff der nächsten Episode sein. ■

Im «Firehouse» des Trainingszentrums übt man, mit verschiedenen Typen von Bränden umzugehen – z.B. Feuer in einer Gepäckablage, in einem Ofen der Bordküche, oder Brände von Kleidung und Textilien (Fotos: LAT).

