

«Chancen packen und Vollgas geben»

Er hat das Kerosin im Blut. Beziehungsweise: Die Faszination für die Fliegerei wurde ihm in die Wiege gelegt. Aber er ist überzeugt, dass es jede junge Frau, jeder junge Mann schaffen kann. Und sagt: «Versuche es, logge dich ein – jedes grosse Abenteuer beginnt mit dem ersten Schritt.» Ein erster Schritt zur Pilotenausbildung ist die Anmeldung bei SPHAIR, wo Beat Hedinger Geschäftsleiter ist.



Text: Daniel Lüthi

Jeder hat seinen Übernamen hier, Hedinger wurde zu Hedi. «Hedis Basar» nennen die Kollegen sein Büro auf dem Flugplatz Dübendorf. Natürlich stehen da alle möglichen Flugzeugmodelle, aber das liebevolle Sammelsurium von persönlichen Gegenständen macht auf den ersten Blick klar, dass hier ein sensibler Mensch arbeitet, kein Militärkopf. «Hier wird nicht rumgebrüllt, und die Hierarchien sind flach. Ich bin mit allen per du, sogar mit dem Kommandanten der Luftwaffe.»

Im Gestell stehen Schiller und Goethe, hinter dem Pult hängen Kinderzeichnungen und neben der Kuckucksuhr aus dem Familienfundus ein grosses Bild von Wilhelm Tell und ein kleines Foto von einem grossen Mann der Schweizer Luftfahrtgeschichte: Fritz Bühler machte die Rega in den 1960er Jahren zu dem, was sie heute ist. Er ist Hedis Grossvater. Und dessen Tochter, Hedis Mutter Ursula Bühler Hedinger, war die erste Jet-Pilotin der Schweiz. Sie unterrichtete auch ihren Sohn. «Natürlich wurde mir das Fliegen auf dem Silberblett präsentiert», sagt Beat Hedinger zu diesem familiären Hintergrund. «Aber auch ich musste mal ins kalte Wasser springen und merken, dass ich nicht einfach warten kann, bis das Leben auf mich zukommt. Ich war neugierig – und ehrgeizig. Und ich wollte mir später nicht den Vorwurf machen müssen, dass ich es nicht zumindest versucht hatte.»

Kopf, Hand und Fuss

Er versuchte es, und er schaffte es. Und gibt diese Erfahrung heute weiter. Beat Hedinger rekrutiert den fliegerischen Nachwuchs dieses Landes. Einiges änderte sich, als 2003 aus der Fliegerischen Vorschule FVS die Organisation SPHAIR wurde, die Hedinger leitet. Vieles ist gleich geblieben. So sind Neugierde und ein gesunder Ehrgeiz für den Pilotenberuf nach wie vor gefragt. «Chancen packen und Vollgas geben», lautet das Motto. Aber wir brauchen Leute, die sich an Regeln halten können, suchen also nicht Rambos mit Messer zwischen den Zähnen.» Auch seien Piloten keine Einzelkämpfer, betont er. «Wir sind in ein Gesamtsystem eingebettet und müssen dem Kollegen im Cockpit, im anderen Heli oder im Operation Center immer voll vertrauen können. So entsteht aus einer professionellen Zusammenarbeit ein unvergleichlicher menschlicher Zusammenhalt. Für mich ist das Überwachungsgeschwader wie eine zweite Familie.»

Zu den Voraussetzungen gehören weiter eine gute körperliche Konstitution und eine Faszination für Technik und Elektronik. «Der heutigen jungen Generation kommt die Fliegerei als Beruf sehr entgegen», ist Hedinger überzeugt, und er nimmt zur Illustration sein Smartphone zur Hand. «Das filigrane Bedienen von ausgeklügelten elektronischen Geräten ist heute Alltag, früher war das Fliegen elementarer, mechanischer, wie die Maschinen auch.» Technische Begabung allein reicht aber nicht. «Ein Pilot muss mindestens drei Dinge gleichzeitig machen können, mit dem Fuss, der Hand und dem Kopf. Dabei muss er die Übersicht behalten und sehr schnell gute, brauchbare Entscheide fällen können.»

Haben Frauen grundsätzlich die gleichen Chancen wie Männer? «Sicher! Nur trauen es sich viele leider immer noch nicht zu. Der alte Zopf «ich schaffe das sowieso nie» ist halt noch immer nicht ganz abgeschnitten. In unseren Helistaffeln arbeite ich mit sechs Kolleginnen zusammen, eine von ihnen ist SPHAIR-Inspektorin. Es ist also möglich. Übrigens: Teilzeitarbeit ist bei der Luftwaffe auch schon ein Thema.»



Militär oder zivil, Heli oder Jet?

Beat Hedinger ist Pilot von Militärhelikoptern geworden. Warum nicht von Jets? «Das sind andere Jobs – und andere Typen. Jet-Piloten wollen kämpfen und siegen, sind Beschützer, wir sind eher Dienstleister, wollen helfen.» Ein Löscheinsatz bei grossen Waldbränden in Griechenland 2007 gehört denn auch zu seinen beruflichen Höhepunkten. Bei SPHAIR spielen derlei Fragen übrigens noch keine Rolle, ein Kandidat muss also weder wissen, ob er Militär- oder Linienspilot werden will, noch, ob er später mal lieber Helikopter oder Jets fliegt. «Am Ende des zweiwöchigen Kurses geben wir eine Empfehlung ab – und machen eine Aussage über die Eignung als Militärpilot. Den grossen Unterschied machen hier die Augen, die Anforderungen sind unterschiedlich streng. Aber, und das wissen viele nicht: Auch ein Brillenträger darf heutzutage fliegen – je nach Korrektur sogar im Militär!» Insgesamt sei die Ausbildung heute sicher einiges professioneller als früher. «Unsere Verfahren sind auf hohem Niveau standardisiert, wir wissen genau, wann wir bei den Kandidaten welche Qualifikationen abholen können. Übrigens: Auch die Fluglehrer überprüfen wir regelmässig.»

Safety-Kultur

Sicherheit wird in allen Bereichen jederzeit gross geschrieben. «Das hat technische, organisatorische und erzieherische Aspekte», erklärt Hedinger, «und kulturelle. So ist bei uns die Feedback-Kultur ganz wichtig, in Briefings und Debriefings lernen wir voneinander und von unseren Fehlern.» Ist Militärpilot ein gefährlicher Beruf? Hedinger bringt selbstverständlich auch diese Frage nicht aus der Fassung. «Natürlich lebe ich gefährlicher als beispielsweise ein Bankangestellter», sagt einer, der selber auch Wirtschaft studiert hat. «Aber ich lebe ein intensives, erfülltes, glückliches Leben. Und betreibe ein bewusstes Risiko-Management.» Er schaut zum Fenster hinaus. «Heute zum Beispiel sind der Wind und die vielen Vögel ein Thema.» ◀

www.sphair.ch

➔ Zur Person – Major Beat Hedinger, Geschäftsleiter SPHAIR

Beat Hedinger wurde 1976 in Zürich geboren. Seine ersten Flugstunden absolvierte er 1992 während eines Sprachaufenthaltes in Oxford. Anschliessend erlangte er in der Schweiz das Privatpilotenbrevet. 1994 absolvierte er einen FVS-Kurs auf Segelflugzeugen. Mit der Begründung, dass er schon zu viele Flugstunden habe, wurde ihm der Eintritt in den zweiten FVS-Kurs verwehrt. Sobald das notwendige Alter erreicht war, liess er sich beim BAZL zum Fluglehrer ausbilden. Mit rund 700 Flugstunden startete er in die Piloten-RS – ein Novum. Nach der Militärfliegerschule trat er eine Stelle als Berufsmilitärpilot beim Überwachungsgeschwader an. Parallel dazu studierte und doktorierte er an der Universität Zürich in Wirtschaftswissenschaften. Er liess sich auf den Super-Puma umschulen und war in der Lufttransportstaffel 3 aktiv. Nach wie vor ist Beat Hedinger Fluglehrer auf dem Eurocopter EC635 und der PC-7, er fliegt Super Puma und Cougar. Bis heute hat er rund 4500 Flugstunden absolviert. 2007 stiess er als Chief Flight Operations zu SPHAIR, am 1. Januar 2011 übernahm er zusätzlich die Geschäftsleitung. Seit dem 1.1.2014 führt er zudem die Fliegerstaffel 14. Beat Hedinger hat zusammen mit seiner Frau eine Tochter (5) und zwei Söhne (3 und 1). Er lebt mit seiner Familie in Zürich.



Inserate

Mit einem Click ins Cockpit

Ob Militär- oder Linienpilot, ob Helikopter oder Jet: Der Weg ins Cockpit ist vielfältig und streng. Die Aussichten sind grossartig. Und der Start heisst SPHAIR. Die Organisation, die 2003 die Aufgaben der fliegerischen Vorschulung FVS übernommen hat, rekrutiert jedes Jahr mehrere hundert Aviatik-Talente, testet sie und ermöglicht ihnen in einem zweiwöchigen Kurs erste Flugerfahrungen.

Text: Daniel Lüthi

Der Weg ins Cockpit beginnt mit einem Click: www.sphair.ch. Ein Übungsprogramm, das Spass macht, vermittelt einen ersten Überblick: Was muss ich mitbringen? Was wird von mir verlangt? Was habe ich zu leisten? Und: Worauf darf ich mich freuen? Gleichzeitig sind diese Selbsttests eine hervorragende Vorbereitung auf das bevorstehende Screening. Dieses findet im fliegerärztlichen Institut in Dübendorf statt und ist der Eintrittstest für den begehrten SPHAIR-Flugkurs. Geschicklichkeit, Multitasking-Fähigkeit, technisches Wissen, Englischkenntnisse, räumliches Denken, Kombinationsfähigkeiten: All dies wird mit diesem dynamischen eintägigen Test ermittelt.

Ab in die Luft

Im zweiwöchigen Flugkurs lernen die Kandidatinnen und Kandidaten «ihr» Flugzeug ken-

nen, seine Teile und Funktionen. Dazu die Grundlagen des Fliegens: Aerodynamik, Flug-Procedures, Navigation, Wetterkunde, Flugfunk. Die jungen Menschen – sie sind zwischen 17 und 20 Jahre alt – übernehmen bereits grosse Verantwortung. Bald schon gehen sie in die Luft und machen erste Erfahrungen im dreidimensionalen Raum. Wer es erlebt hat, weiss: Das ist einer dieser magischen Momente im Leben, der mit Worten kaum zu beschreiben ist.

Klar wird in diesem Kurs unter anderem zweierlei: Ein künftiger Pilot ist kein Einzelkämpfer, sondern ein ausgesprochener Teamplayer, der nicht nur im Zweimann-Cockpit, sondern auch mit einem ganzen Stab von unentbehrlichen Fachkräften gerne zusammenarbeitet. Und: Der Weg zum Berufspiloten ist kein Zuckerschlecken. Fliegen ist harte Arbeit; entsprechend anforderungsreich ist auch die

Ausbildung, physisch und psychisch, punkto Theorie und in der Praxis. Einfach ist dafür wie gesagt der Beginn, der erste Schritt – der Weg ins Cockpit beginnt mit einem Click: www.sphair.ch.

Partnerschaften von SPHAIR

SPHAIR bildet angehende Militärpiloten und Fallschirmaufklärer aus und ist deshalb dem VBS angegliedert. Zahlreiche enge Partnerschaften ebnen aber auch den Weg in die zivile Luftfahrt. So pflegt SPHAIR eine Zusammenarbeit unter anderem mit folgenden Organisationen, die an erfolgreichen SPHAIR-Absolventen sehr interessiert sind:

- Swiss
- Edelweiss Air
- Easyjet Switzerland
- Rega
- skyguide